OPŁATĘ POCZTOWĄ UISZCZONO RYCZAŁTEM

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

GDYNIA, DNIA 22 STYCZNIA 1934 R.

Polsko - Skandynawskie
Tow. Transportowe S. A.
GDYNIA

Tel. Dyrekcja i Biuro Główne 2971
Eksp. i Maklerka 2981
Skrót telegraficzny: „Polskarob". Code: Scottsloth, The Boe Code, Rudolf Mosse

„POLSKAROB"

Polnisch-Skandinavische
Transport - Handelsgesellschaft m. b. H.
GDAŃSK, Brotbänkengasse 45-48. Tel. 269-90 269-96

Ekspedycja Maklerka Żegluga

Przedstawicielstwo koncernu „R O B U R"
Związek Kopalń Górnośląskich,
Spółka Komandytowa, Katowice

Miesięczny przeładunek:
ca 400.000 t. węgla

s/s Robur III — 2850 t. D. W
s/s Robur IV — 3000 t D. W.
s/s Robur V — 3000 t. D. W.
s/s Robur VI — 3300 t. D. W.

ROK III NR. 1/2

Schenker i S-ka
Warszawa

ODDZIAY:
Łódź, Lwów, Kraków, Białystok, Gdynia, Leszno, Śniatyn - Załucze, Zbąszyń, Zdołbunowo, Podwołoczyska, Stołpce

SPÓŁKA AKCYJNA DLA MIĘDZYNARODOWEGO TRANSPORTU
SCHENKER I S-KA W GDYNI
UL. STAROWIEJSKA TELEFON 2924

General Shipping.
Forwarding and customs clearance Agents.
Free warehouse propietors,
Insurance Brokers and cartage contractors.

Schenker i S-ka Gdańsk
Hopfengasse 33 Telefon 270-41

„GDYNIKA"
Maklerzy Ubezpieczeń Morskich Sp. z o. o.

ODDZIAŁ W GDAŃSKU
Krebsmarkt 718.
Tel. 233-71, 233-72

GDYNIA
ul. Waszyngtona – gmach „Żeglugi Polskiej"
Tel. 19-37 Centrala

UBEZPIECZA kasko, transporty morskie, urządzenia portowe, składy i inne

Reprezentacja:
w Warszawie
u. Marszałkowska 116
Tel. 605-93
547-48

Udziela INFORMACYJ I PORAD w dziedzinie ubezpieczeń morskich i portowych.

Przeprowadza LIKWIDACJE AWARJI I SZKÓD w imieniu klijentów

Posiada swych przedstawicieli w Warszawie i Gdańsku.

Leonard Hybichow

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca od wagi, miary i ilości towarów. Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA-PORT — Telefon 15-24

Feliks Guziewicz

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów, Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — Tel. 10-25

BIURO BUDOWLANE

F. SKĄPSKI i S-ka, INŻYNIEROWIE Sp. Akc.

TEL. 1746-1744 GDYNIA UL. PORTOWA

Wykonuje wszelkie roboty wchodzące w zakres BUDOWNICTWA

TOWARZYSTWO SPEDYCYJNE

J. H. BACHMANN

Sp. z o. p.

Starowiejska 26 GDYNIA Telefony: 16-93, 16-94

Spedycja lądowa i morska Specjalność: Przeładunek bawełny

OKOCIM

PIWA
LEMONIADY

w najlepszych gatunkach

GDYNIA, ul, Morska 41 — Telefon 17-66

3072

SPIS

główniejszych artykułów, umieszczonych w Biuletynie Informacyjnym Izby w roku 1934

276

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Go llewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce **at Gdynia**

BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce **de Gdynia**

MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer **in Gdynia**

Rok III | GDYNIA, 22 stycznia 1934 r. | NR. 1/2

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska, tel. 16-43.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

OD WYDAWNICTWA.

Biuletyn Informacyjny Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni rozpoczyna trzeci rok swego istnienia. Z organu prasowego pierwotnie wydawanego nieomal wyłącznie do użytku sfer bezpośrednio z Izbą związanych, Biuletyn przekształcił się stopniowo w organ, obejmujący swym zasięgiem szerokie koła społeczeństwa, zainteresowane zagadnieniami tak handlu zamorskiego, jak i dotyczącemi szeregu innych dziedzin natury gospodarczej, wyłaniających się z faktu posiadania przez Polskę własnego dostępu do morza i najszerszego z tego dostępu korzystania.

Zdając sobie sprawę z odpowiedzialności, jaka w związku z tem na wydawnictwie Biuletynu Izby ciąży, dążyliśmy dotąd i dążyć nadal będziemy do rozwinięcia i pogłębienia poruszonych tematów, dostarczenia możliwie największej ilości najważniejszych i najświeższych informacyj i utrzymywania z naszymi Czytelnikami stałego kontaktu.

Oddając do użytku Czytelników Biuletyn w nowej szacie, bardziej przystosowanej do jego charakteru jako pisma perjodycznego, prosimy o darzenie nas nadal ich poparciem.

IZBA PRZEMYSŁOWO-HANDLOWA W GDYNI
W JEJ NOWEJ STRUKTURZE W ZWIĄZKU Z ROZSZERZENIEM JEJ OKRĘGU O OBWÓD NADNOTECKI.

Koniec roku ubiegłego stanowi dla pomorskiego samorządu gospodarczego dalszy etap organizacyjny. Pan Minister Przemysłu i Handlu rozporządzeniem z dnia 28. X. 1933 wcielił do okręgu Izby Gdyńskiej, pokrywającego się do tego czasu z obwodem administracyjnym województwa pomorskiego, miasto i powiat Bydgoszcz, miasto i powiat Inowrocław, oraz powiaty szubiński i wyrzyski, stanowiące część okręgu województwa poznańskiego, likwidując równocześnie Izbę Przemysłowo-Handlową w Bydgoszczy.

W ten sposób obszar scalonej Izby Gdyńskiej wynosi 20.903 km² w stosunku do 16.386 km² dotychczasowego obszaru; ilość mieszkańców okręgu wynosi 1.460.621, w stosunku do 1.086.259 dotychczasowego okręgu; okręg obejmuje pięć miast o własnym statucie, a mianowicie: Bydgoszcz, Gdynia, Grudziądz, Inowrocław i Toruń, z których to miast Bydgoszcz jest największem osiedlem i liczy 117.528 mieszkańców, wedle statystyki świadectw przemysłowych za rok 1932 obwód Izby Gdyńskiej wykazuje 24.286 placówek handlowych w stosunku do 17.669 okręgu dawnego, oraz przemysłowych 17.418, w stosunku do 12.528 okręgu dawnego, wreszcie zajęć przemysłowych 353 w stosunku do 259 dawnego obszaru.

Ilość firm, uprawnionych do głosowania przy tegorocznych wyborach w okręgu izby

wynosić będzie około 20.000 wyborców w porównaniu do 16.000 wyborców z roku 1929.

Dochód z dodatku do ceny świadectw przemysłowych, przypadający Izbie z obecnego okręgu preliminowany został na rok 1934 w kwocie zł 210.000.— w stosunku do roku ubiegłego, gdzie wpływ z dodatku do świadectw przemysłowych z okręgu dotychczasowego wyniósł zł 131.633,—.

Izba Gdyńska składa się z trzech sekcji i tak: z sekcji handlowej, wynoszącej 30 radców izbowych z wyborów, 2 z kooptacji i 2 z nominacji, z sekcji przemysłowej, wynoszącej również 30 radców izbowych z wyborów, 2 z kooptacji i 2 z nominacji, oraz z sekcji żeglugowo-portowej, wynoszącej 10 radców izbowych z wyborów oraz 1 z nominacji i 1 z kooptacji: razem obecna ilość radców wynosi 80 osób. Prezydjum składa się z Prezesa i 7-miu wiceprezesów, w czem 3 wiceprezesów sekcji handlowej i po 2 wiceprezesów sekcji przemysłowej i żeglugowo-portowej.

Z końcem bież. roku upływa kadencja obecnej Izby, wobec czego stosownie do wymogów ustawy w 2 połowie 1934 r. przeprowadzone zostaną wybory w ten sposób, aby od 1. I. 1935 r. nowo ukonstytuowana Izba rozpoczęła swoją 5-cio letnią kadencję. Izba jeszcze w bieżącym roku będzie musiała zmienić swój statut wyborczy, ze względu na zmianę okręgu izbowego, gdyż obecnie 20 radców izbowych, przydzielonych zostało do Izby Gdyńskiej z b. Izby Bydgoskiej dekretem Pana Ministra Przemysłu i Handlu, który to tryb powoływania radców w wypadku rozwiązania Izby i przydzielenia części jej okręgu do innej Izby, przewidziany jest ustawą.

Rząd Rzeczypospolitej przez zarządzenie, scalające północno-zachodnie ziemie w jeden samorząd gospodarczy z metropolą-Gdynią, dał wyraz niejednokrotnie ujawnionej opinji pomorskich sfer przemysłowo-handlowych, że ziemie te organicznie, gospodarczo i politycznie najściślej złączone są z polskiem morzem i jego suwerennym portem, który z natury rzeczy stanowi trzon gospodarczy tej dzielnicy. Zrealizowanie powyższej myśli przewodniej przy reorganizacji naszego samorządu gospodarczego ma nietylko znaczenie symboliczne, lecz także przedstawia ważkie momenty natury praktycznej, które programowo przez nasz samorząd powinny być urzeczywistniane. Mam tu na myśli konieczną inicjatorską działalność przemysłowca i kupca, zamieszkującego te dzielnice, który będąc odpowiednio kwalifikowany, posiada wszelkie możności koncentrowania się na Gdynię zwłaszcza w dziedzinie eksportu i importu. Zarówno przemysł rolniczo-hodowlany, który w tej połaci kraju wykazuje wysoki stopień rozwojowy, jakoteż i przemysł przetwórczy predystynowany jest do eksportu drogą morską, wskutek łatwości i taniości komunikacyjnej z portem, oraz z uwagi na wyrobione stosunki na zamorskich rynkach odbiorczych: w obwodzie Izby Gdyńskiej znajduje się 12 bekoniarni, przedstawiających produkcję roczną eksportową 33½% ogóln. polskiego eksportu; jako basen produkcji masła przedstawiał nasz obwód w latach konjunkturalnych około 25% w ogólnym eksporcie tego artykułu. To samo dotyczy produkcji ziemniaków i makuchów, trzody żywej i bitej i t. d. W dziale przemysłu przetwórczego wysuwa się na pierwsze miejsce przemysł drzewny, przemysł maszyn i narzędzi rolniczych, przemysł odlewniczy, przemysł chemiczny i przemysł młynarski, ostatni stanowiący ponad 25% ogólnego eksportu.

O ile chodzi o import, to naturalnem miejscem dla koncentracji handlu hurtowego artykułami kolonjalnemi, owocami południowemi jest port, gdzie odpowiednia organizacja mogłaby zaopatrywać cały handel okręgu w te artykuły. To samo dotyczy koncentracji handlu śledziami, rybami morskiemi, uzyskiwanemi zarówno z własnych połowów, jak i z importowanych: wreszcie dla handlu pomorskiego samo miasto Gdynia przedstawia znamienity teren pracy kupieckiej, która w pierwszym rzędzie powinna być wykorzystana przez handel rodzimy. Handel ten przy odpowiedniej organizacji skupu wszelkich artykułów zapotrzebowania ciągle rozrastającego się miasta i portu Gdyni, winien walnie przyczyniać się do uprzemysłowienia tego ośrodka.

W ten sposób skoordynowany i skoncentrowany wysiłek wszystkich warsztatów pracy w rejonie Izby Gdyńskiej przy rozwoju miasta portowego i portu stworzy dla nich z Gdyni ośrodek zainteresowań nietylko z punktu widzenia pracy na odcinku społeczno-gospodarczym, lecz także na odcinku praktycznych i to dodatnich wyników dla kapitalizacji i wzmocnienia rodzimego stanu posiadania. Że naturalnie odpowiednie praktyczne nastawienie się przemysłowca i kupca zaplecza Gdyni następować musi sukcesywnie przy przezwyciężaniu pewnych trudności natury organizacyjnej i finansowej, to jest jasne; skonstatować mogę jedynie ten fakt, że zrozumienie dla tej pracy w sferach przemysłowo-handlowych w okręgu Izby z miesiąca na miesiąc wzrasta, że niema dnia prawie, aby biuro Izby nie udzielało informacji placówkom gospodarczym okręgu o możliwościach pracy w porcie i mieście portowem i że każda inicjatywa, podjęta przez nasz samorząd w rzeczonym kierunku, zawsze znajduje posłuch i daleko idące zainteresowanie.

Jednem z aktualnych zadań w tym kierunku jest stworzenie podstaw dla ożywienia eksportu z okręgu Izby w celu wyeliminowania agentów zagranicznych, którymi z ko-

nieczności posługują się nasze przedsiębiorstwa przemysłowe eksportujące, opłacając im znaczne prowizje za lokowanie wyprodukowanych artykułów na rynkach zagranicznych.

Mam nadzieję, że przy dużem zainteresowaniu, z jakiem sprawa ta spotkała się już w kołach eksporterów, spedytorów i banków okręgu izbowego, będzie można zagadnienie rozwiązać i stworzyć dla popierania eksportu zamorskiego odpowiedni, a w porcie konieczny instrument handlowy. Prace Izby w dziedzinie informacyjnej, wskazywanie na możliwości, jakie daje dla przemysłowca i kupca praca w porcie i mieście portowem, przyczynią się niewątpliwie do tego, że scalenie okręgu gospodarczego ziem północno-zachodnich z Gdynią na czele, stanie się organizmem skonsolidowanym, wykazującym korzyści, które Gdynia czerpać będzie ze swego bezpośredniego zaplecza i na odwrót zaplecza z Gdyni.

Wychodząc z tych założeń, Izba Gdyńska ma przed sobą wiele ważkich i ciekawych zadań, których realizację przeprowadza wprawdzie automatycznie samo życie, niemniej jednak przy dzisiejszem tempie zjawisk gospodarczych, instytucja samorządu gospodarczego w mieście portowem, wskazywać winna linję rozwoju i postępu odnośnych prac w ten sposób, aby one stanowiły pewien określony program działalności gospodarczej.

W zrozumieniu tej misji Izba jako instytucja prawa publicznego, organizacja powołana do życia przez ustawę państwową i będąca pod bezpośrednim nadzorem Państwa, winna być emanacją sfer gospodarczych, zwłaszcza związków zawodowych i branżowych, istniejących w jej okręgu i, czerpiąc wiadomości z praktycznego życia i zjawisk gospodarczych, utrwalać wytyczne omawianych zadań gospodarczych i tak kierować ogólną opinję, aby nastawienia te uzyskiwały poparcie u czynnika urzędowego przy odnośnych decyzjach.

W tej programowej pracy Izba będzie analizować wszelkie sugustje, płynące z kół zainteresowanych w sprawie obciążeń sfer przemysłowo-handlowych świadczeniami publicznemi, aby te utrzymane były w praktycznie możliwych rozmiarach; musi baczyć, aby polityka kredytowa zarówno publicznych, jak i prywatnych instytucyj finansowych w dziedzinie inwestycyjnej, handlowej prowadzona była wprawdzie w sposób oględny, jednak z pewnym rozmachem gospodarczym, który jest nieodzownym wymogiem szczególnie w pracy portowej i w handlu morskim. Port bowiem bez nasilenia kapitałami mija się ze swem przeznaczeniem. Mam tu na myśli konieczność zakładania banków w Gdyni, finansowania eskportu i importu, instalowania handlu portowego. Musimy pilnie baczyć, aby zarządzenia w odniesieniu do międzynarodowej wymiany towarowej funkcjonalnie tak przeprowadzane były, by umożliwiały sprawną pracę portu i nie były powodem do ucieczki ładunków do innych portów. Organizacja rzeczoznawstwa portowego, giełdy towarowej, hal aukcyjnych, uregulowania sprawy odpowiedniej eksploatacji strefy wolnocłowej i magazynów portowych i w związku z tem usprawnienie administracji portu są zagadnieniami, które stanowią przedmiot prac i studjów Izby i kolejno będą proponowane czynnikowi urzędowemu. Sprawy te jakkolwiek ściśle portowe, zazębiają się, jak wyżej wspomniałem, tak bardzo z interesami kupca i przemysłowca zaplecza, że wspólny wysiłek nad budową naszego posterunku morskiego, może go tak umocnić, że żadne zakusy i ataki nie będą go wstanie poruszyć.

PRACA GDYNI W ROKU 1933.

Niezależnie od artykułów, które zarówno w tym, jak i w następnych numerach Biuletynu Informacyjnego poświęcone będą pracy naszego portu w roku ubiegłym, w celu możliwie wszechstronnego naświetlenia charakteru tej pracy, jej dotychczasowych wyników oraz problemów, warunkujących dalszy rozwój portu, pragniemy omawianie poszczególnych dziedzin działalności portu poprzedzić kilku uwagami ogólnemi.

Opierając się na stwierdzeniu pełnej żywotności młodego organizmu portowego, nie odczuwaliśmy, przy ocenie pracy portu gdyńskiego za rok 1932, pomimo pewnego spadku jego obrotów, jakiejkolwiek obawy o jego dalszy rozwój. Przeświadczenie to o pomyślnym rozwoju działalności portu w przyszłości znalazło obecnie całkowite usprawiedliwienie w cyfrowym obrazie przeładunków portowych za rok 1933.

Cyfra 6.207.736 ton, składająca się z importu w wysokości 870.704 ton i eksportu w ilości ogólnej 5.235.162 ton, oraz obrotu żeglugi przybrzeżnej i śródlądowej w ilości 101.870 ton, daje nam istotnie wspaniały obraz działalności i rozwoju portu.

W z r o s t przeładunku o miljon ton w porównaniu z rokiem 1932, to dostateczny powód do głębokiego ukontentowania tych wszystkich czynników i sfer, które portem administrują i uczestniczą w jego eksploatacji. Uczucie takie jest tembardziej usprawiedliwione, iż wzrost wydajności pracy portowej conajmniej uważany być może jako wy-

nik polepszenia naszej wewnętrznej sytuacji gospodarczej. Wprawdzie wzrost importu surowców dla przemysłu metalurgicznego i włókienniczego został spowodowany ożywieniem ich działalności produkcyjnych, osiągnięta jednak dzięki temu zwyżka przeładunku nie miała decydującego wpływu na wzmiankowany już, a tak poważny, wzrost działalności portu. Także w eksporcie możliwości rozszerzenia naszej ekspansji były w wysokim stopniu skrępowane znanemi powszechnie zakazami przywozu, kontyngentami, reglamentacją, restrykcjami dewizowemi, barjerami celnemi. jednem słowem, wszędzie obecnie stosowanemi. metodami kryzysowej polityki gospodarczej. To też owe świetne wyniki pracy portu gdyńskiego uważać należy głównie za rezultat stopniowej realizacji zasad naszej polityki morskiej, tak przez czynniki rządowe, jak również przez sfery gospodarcze.

Wyrazem tych tendencyj ze strony władz państwowych jest nieprzerwana akcja rozbudowy portu, utrzymanie kursu morskiej polityki preferencyjnej i dążenie do usprawnienia administracji portowej. Szerokie sfery gospodarcze nadały również swoim zainteresowaniom dla spraw morskich konkretne formy. Jest to nietylko zrozumienie dla ważności posiadania własnego portu i korzyści, wynikających z jego usług. ale zarazem poważna reorganizacja handlu w kierunku przestawienia go na właściwą drogę, to jest na drogę morską.

Wzrost importu o 100%, (1932 r. — 432.880 ton) do czego przyczynił się także zwiększony przywóz artykułów kolonjalnych, owoców, skór, śledzi, połączony był z częściowem przerzuceniem punktu ciężkości w handlu temi artykułami ze wszystkich stron kraju do Gdyni, jako do najodpowiedniejszego punktu operacyjnego dla organizacyj bezpośredniego importu, konsygnacji towarów i hurtowej dystrybucji. Rok 1933, to początek powstawania poważnego handlu portowego i wznowienia poważnych inwestycyj kapitału prywatnego na terenie portu w zakresie budowy magazynów. Rok ten był jednocześnie okresem intensywnego badania i ustalania przez samorząd gospodarczy zasad dla wielkich organizacyj handlowych, jak aukcje owoców, towarów kolonjalnych, skór oraz stworzenie niezbędnych dla handlu portowego pomocy w formie klasyfikacji towarów, rozbudowy instytucji rzeczoznawców portowych, tworzenia podstaw dla arbitrażu oraz zainteresowania banków problemem finansowania handlu portowego. Jednocześnie zaznaczył się rok 1933 realną akcją aparatu handlowego w kierunku dostosowania się do zmienionych warunków gospodarczych, wymagających daleko posuniętej redukcji ceny za usługi i przeciwstawienia się niewyczerpanej konkurencji portów obcych przez usprawnienie swej pracy i odpowiednią propagandę.

Jeśli chodzi o korzyści, jakich spodziewano się w pewnych kołach dla portu po przewrocie politycznym w Niemczech, to podkreślić należy, że gospodarcze sfery portowe najmniej ulegały tym złudzeniom, rozumiejąc, że o pozyskaniu klienta decydują nietyle sentymenty polityczne, ile przedewszystkiem dokładna kalkulacja kupiecka. Wiernemu trzymaniu się tej zasady przypisać należy znaczny wzrost wpływów portu gdyńskiego w zapleczu czechosłowackiem, rumuńskiem, a w pewnej mierze także węgierskiem.

Wysiłek, a nawet ofiary portowych sfer gospodarczych dla zwiększenia obrotów portu gdyńskiego w roku 1933 zasługują na chlubną kartę w historji jego rozwoju.

Oddając się uczuciom radości z powodu rekordu pracy portu gdyńskiego w roku 1933, nie chcemy jednak wywoływać wrażenia, że problemy i zagadnienia, dotyczące dalszego jego rozwoju, zostały już definitywnie rozwiązane. Wprost przeciwnie. Problemy te zostały zapoczątkowane i tylko część z nich znajduje się w stadjum realizacji. Rozwiązania wymaga jeszcze problem bankowy dla Gdyni, sprawa eksploatacji wolnej strefy oraz magazynów portowych i dalszej ich budowy, rozwoju naszych linij regularnych, dalsza rozbudowa organizacji wielk. handlu portowego także dla eksportu i szereg innych, ważnych i doniosłych spraw. Od ich należytego wyjaśnienia i pomyślnej realizacji zależeć będzie w dużej mierze dalszy rozwój naszego portu w roku bieżącym.

Gdy się podsumowuje pracę portu gdyńskiego, niepodobna przemilczeć innego doniosłego i niezmiernej wagi czynnika w naszem ogólnem życiu gospodarczem, mianowicie bilansu handlowego Polski za rok 1933. Rola Gdyni pod tym względem nie może być jeszcze dokładnie oceniona; jednak jeśli się zważy, że zgórą 60% naszego ogólnego eksportu (w r. 1933 — 960 mil. zł) idzie drogą morską, a z tych 60-ciu % na Gdynię przypada więcej niż połowa, to stanie się jasnem, do jakiego stopnia sprawne funkcjonowanie portu gdyńskiego leży w ogólno-państwowym interesie Polski.

Dodatnie saldo bilansu handlowego, wyrażające się za r. 1933 w sumie 132.629 tys. złotych, aczkolwiek nie pokrywa całkowicie potrzeb naszego bilansu płatniczego, decydującego jak wiadomo o stałości naszej waluty, tem niemniej odgrywa w tem zagadnieniu rolę niezmiernie doniosłą. Spadek salda bilansu handlowego w roku ubiegłym w porównaniu z latami 1932 (+ 222 miljony) i 1931 (+ 411 milj.), spowodowany został szeregiem trudności, na jakie eksport nasz był narażony, utrudnień, przyczyn których dopatrywać się należy w trwającym wciąż kryzysie światowym.

W tych warunkach organizacja eksportu i zdobywania nowych rynków zbytu dla produkcji polskiej nabiera znaczenia pierwszorzędnego. W roku, który się rozpoczyna, zadania sfer gospodarczych i czynników rządowych pod tym względem są doniosłości olbrzymiej. Ośrodkiem zaś pracy w tym kierunku musi być Gdynia. Dlatego też mówiąc o wynikach jej pracy w r. 1933 i kreśląc wytyczne na przyszłość koniecznem było powyższe uwagi o porcie gdyńskim połączyć, chociażby w krótkich słowach, z zagadnieniem naszego bilansu handlowego.

Józef Kawczyński.

TOWAROWE OBROTY PORTU GDYŃSKIEGO W R. 1933.

Wynik pracy portu gdyńskiego za rok ubiegły to zwiastun lepszego jutra. Od chwili swego powstawania port gdyński w rozwoju swym szedł naprzód, osiągając coraz to większe sukcesy w znojnych niekiedy poczynaniach na morzu. Bilans pracy roku ubiegłego jest tego jaskrawym i dobitnym dowodem. Po kilku bowiem zaledwie latach pracy, port gdyński osiągnął w 1933 roku 6.207.736 t., dzięki czemu zajął pierwsze miejsce wśród portów na całym Bałtyku. Brak narazie ścisłych danych co do portów europejskich nie pozwala ustalić miejsca, jakie zajął wśród nich port gdyński. Z dotychczasowych jednak obserwacyj życia w portach europejskich, czy światowych można z całą pewnością wnioskować, że Gdynia przesunęła się znowu na wyższy szczebel tabeli portów, idąc przebojem poprzez ogarniającą świat cały depresję gospodarczą.

Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego, wyrażające się rekordową liczbą 6.207.736 ton, obejmują obroty towarowe zamorskie — 6.105.866 t, obroty towarowe z wnętrzem kraju drogą wodną — 89.433 t oraz obroty towarowe przybrzeżne a właściwie obroty z W. M. Gdańskiem drogą wodną — 12.437 t.

Mimo, że rok 1933 wykazuje wzrost wszystkich trzech składników, obrotów towarowych portu, to jednak dominującą rolę odgrywają obroty towarowe z zamorzem, stanowiąc więcej niż 98% sumy ogólnej.

W porównaniu z r. 1932 rok ubiegły wykazuje wzrost prawie o 1 miljon ton. Z całkowitej sumy obrotów towarowych zamorskich 870.704 t. przypada na przywóz, co w zestawieniu z r. 1932 wyraża się zwyżką 100% i 5.235.162 t — na wywóz, stanowiący zwyżkę o 473.762 t czyli o ca 10%. Obserwuje się tu pewna nierównomierność wzrostu wśród obu pozycyj: przywozu i wywozu, co jednak dla życia i znaczenia portu nie jest rzeczą niepomyślną.

Najplastyczniej przedstawiają poruszone kwestje poniższe zestawienia najważniejszych ogólnych liczb przywozu i wywozu zamorskiego, obejmujące poszczególne pozycje towarowe z przyrównaniem ich do odnośnych pozycyj roku 1932.

A. Przywóz (w tonach)

Nazwa towaru	Rok 1933	Rok 1932
ryż surowy	53.798	44.755
owoce świeże	25.525	18.901
owoce suszone	5.366	3.703
orzechy i migdały	2.449	192
korzenie	941	357
kawa	8.420	2.491
kakao	6.369	3.583
herbata	1.048	872
tytoń	4.945	5.231
śledzie	20.635	8.289
napoje alkoholowe	207	303
ryby	483	180
fosforyty	39.564	17.402
żużle Thomasa	44.997	46.416
jelita	476	731
tłuszcze zwierzęce surowe	12.292	1.197
tran	1.228	187
skóry	16.630	8.641
nasiona i surowce oleiste	46.606	19.368
żywica	4.603	487
asfalt	1.845	62
kauczuk	3.755	2.325
wyroby gumowe	548	848
tłuszcze i oleje roślinne	1.531	635
garbniki	10.406	2.691
glinka farbiarska	309	266
rudy żelazne i inne	32.334	30.858
piryty	43.026	27.529
metale różne	3.596	518
złom żelazny	320.809	123.907
miedź	6.975	1.835
wyroby stalowe i żelazne	2.081	1.790
maszyny, aparaty i części	1.281	1.556
samochody, motocykle i części	615	671
celuloza	7.057	2.434
papier	8.211	6.636
bawełna	77.733	26.839
wełna	15.370	5.083
juta	11.768	4.654
len, konopie, sizal i inne	686	426
armaty	3.258	258
różne	20.918	7.783
Razem:	870.704	432.888

Analizując bliżej główniejsze pozycje przywozu, należy stwierdzić, iż wzrost ich obejmuje tak surowce zamorskie, importowane dla potrzeb przemysłu krajowego, jak i gotowe fabrykaty lub półfabrykaty zagraniczne, których Polska nie produkuje, lub nie

posiada. Zaledwie znikoma ilość artykułów jak wynika z powyższego zestawienia, wykazuje spadek lub utrzymanie się w normach z r. 1932.

Import ryżu surowego, osiągając w r. 1933 liczbę 33.798 t jest wprawdzie większy niż w r. 1932 o 11.043 t, to jednak nie osiągnął poziomu z r. 1931, wynoszącego rekordową dotychczas liczbę przywozu dla tego towaru (75.286 t.). Nastąpiło to w dalszym ciągu skutkiem obniżenia się konsumcji ryżu tak na rynku krajowym, jak i tych państw, które dotychczas są stałymi odbiorcami gdyńskich łuszczarni ryżu.

Pomyślnie ukształtował się import owoców świeżych. Ogólna suma importu w r. 1933 wynosi 25.525 t wobec 18.901 t w r. 1932 i 238 t. w r. 1931. Na korzystne ukształtowanie się importu tych towarów, zapoczątkowanego dwa lata temu, wpłynęły w dużym stopniu morskie cła preferencyjne, zainstalowanie odpowiednich urządzeń dla składowania owoców w porcie, a także zorganizowanie aukcyj owocowych. Stworzenie przeto tego aparatu handlowego w Gdyni uczyniło zeń ośrodek dla handlu owocami, dowożonemi nietylko dla potrzeb własnego kraju, lecz także potrzeb zaplecza portowego. Jednym z etapów, ugruntowujących handel owocami świeżemi w porcie gdyńskim, było utworzenie kilku dojrzewalni bananów, co wpłynęło na zmniejszenie się cen ich na rynku krajowym i zwiększenie się tem samem konsumcji tego artykułu.

Dwa i pół razy większy wzrost wykazuje przywóz śledzi w zestawieniu z rokiem 1932. W ogólnej liczbie przywiezionych śledzi znajdują się również śledzie z własnych dalekomorskich połowów. Wzrost przywozu śledzi tłumaczyć się daje przesunięciem importu z dróg via Hamburg i Szczecin na Gdynię oraz większem zainteresowaniem się tym artykułem ze strony Czechosłowacji.

Więcej niż 100% wzrostu wykazuje w r. 1933 przywóz fosforytów na skutek ożywienia się krajowej fabrykacji superfosfatów.

W dziedzinie tłuszczów osiągnięte zostały dość poważne rezultaty: import tłuszczów zwierzęcych surowych osiągnął liczbę 12.292 t, wobec 1.197 t w r. 1932.

Artykułami odgrywającemi już znaczną rolę w porcie gdyńskim są surowce garbarskie — skóry oraz garbniki. Import skór zapoczątkowany został w r. 1932 dzięki usilnym staraniom ze strony polskich przemysłowców garbarskich, którzy już na konferencji w Londynie poczynili pierwsze kroki w kierunku uznania Gdyni jako miejsca arbitrażowego dla skór. Import skór zwiększył się w r. 1933 prawie o 100% w porównaniu z rokiem 1932. Ze wzrostem importu skór wzrósł również przywóz garbników jako artykułu ściśle związanego z wyprawą surowca skórzanego.

Import nasion i surowców oleistych zwiększył się 2½ razy w stosunku do r. 1932. Do tak znacznego wzrostu tych surowców przyczyniły się Zakłady Tłuszczowe i Olejarskie „Union" w Gdyni, które po należytej rozbudowie fabryk w ciągu r. 1932 przystąpiły w r. 1933 do intensywnej pracy.

W związku z poprawą sytuacji w hutnictwie żelaznem oraz wyczerpaniem się surowców, na których jest ono oparte, nastąpiło w r. 1933 trzykrotne zwiększenie się importu złomu żelaznego, oraz pewne zwiększenie się rud żelaznych. Należy ponadto zaznaczyć, że oba te artykuły stanowią przedmiot tranzytu do Czechosłowacji i Węgier. Wzmożoną pracą w polskiem hutnictwie żelaznem, jak również zwiększoną fabrykacją kwasu siarkowego, tłumaczy się zwiększony o więcej niż półtorakroć import pirytów.

Pokaźny wzrost importu wykazują wszelkie surowce włókiennicze, a w pierwszym rzędzie bawełna, juta i wełna. Łączny import tych artykułów wyniósł w r. 1933 liczbę 106.080 t. wobec 37.002 t w r. 1932. Z ogólnej ilości surowców włókienniczych przypada na bawełnę — 77.733 t, jutę — 11.767 t, wełnę — 15.370 t. Resztę tego importu stanowią len, konopie, sizal i inne włókna. Import surowców włókienniczych stanowi największy może sukces w polityce portowej. Zdobyty on został potężnym wysiłkiem tak sfer portowych, jak i odpowiednich władz centralnych przy dostatecznem zrozumieniu wagi importu surowców włóknistych przez port gdyński ze strony przedstawicieli głównych centrów przemysłu włókienniczego w Polsce.

Z pozostałych artykułów przywozu na wzmiankę zasługują: owoce suszone (głównie rodzynki greckie i śliwki kalifornijskie), artykuły kolonjalne jak kawa, kakao, herbata i t. p., pokaźny wzrost wykazuje import żywicy, asfaltu i kauczuku. Duży wzrost wykazuje import miedzi oraz różnych metali, a następnie fińskiej celulozy i papieru, w celach reeksportu do krajów lewantyńskich i wreszcie szmat.

B. Eksport (w tonach)

Nazwa towaru	Rok 1933	Rok 1932
ryż wyłuszczony	2.680	3.650
mąka	194	481
mąka ryżowa	6.683	5.096
ziemniaki	1.163	6.733
warzywa	742	338
cukier	93.871	88.309
napoje alkoholowe	280	109
sól	3.713	3.928
bekony	38.263	31.878
wędliny	4.490	8.579
ptactwo bite	1.149	460
jaja	12.442	6.960
makuchy	17.176	5.018
mączka kostna	1.077	377
tłuszcze zwierzęce surowe	240	78

Nazwa towaru	Rok 1933	Rok 1932
skóry	668	86
deski i łaty	238.801	47.133
bale i słupy	12.399	40.886
klepki	889	1.228
dykty	3.073	22
meble gięte	1.403	137
wyroby z drzewa	1.169	145
nasiona	956	427
wyroby koszykarskie	242	144
cement	2.404	40
węgiel eksportowy	4.427.274	4.199.893
węgiel bunkrowy	180.867	152.266
koks	57.284	14.934
wyroby gumowe	138	747
sól potasowa	7.908	7.303
nawozy azotowe	23.804	47.870
biel cynkowa	1.109	222
cynk	10.929	10.943
blacha cynkowa	1.555	74
szyny kolejowe	26.012	18.122
wyroby stalowe i żelazne	1.333	1.778
rury żeliwne	1.737	629
celuloza	3.542	7.613
papier	8.615	5.903
książki i broszury	79	89
tkaniny	2.419	1.404
materjały pędne	10.180	—
różne	24.408	17.108
Razem:	5.233.162	4.761.400

Przy analizie eksportu za rok 1933 należy stwierdzić niejednolitość wzrostu poszczególnych pozycyj wywozowych. Podczas gdy w imporcie gros pozycyj wykazuje wzrost, to w eksporcie pewna ilość pozycyj towar. wykazuje wzrost, lecz również znaczna ilość towarów wykazuje poważny spadek. Jeśli weźmiemy pod rozwagę grupę artykułów spożywczych w wywozie, zwłaszcza artykułów spożywczych wysokowartościowych, to musimy w większości pozycyj stwierdzić spadek, prócz cukru, którego wywóz zwiększył się o 5.562 t, jaj, wykazujących wzrost wywozu prawie o 100% w porównaniu z r. 1932, ptactwa bitego oraz mąki ryżowej. Duży wzrost w wywozie zaobserwować się daje odnośnie makuchów. Ilość wywieziona w ciągu roku 1933 jest więcej, niż trzy razy większa od wywozu tego artykułu w r. 1932.

Na specjalną uwagę zasługuje grupa drzewa tartego okrągłego. Stanowi to niebywały sukces f-y drzewnej „Paged" w Gdyni, eksportującej drzewo tarte i okrągłe z polskich lasów państwowych. Drzewo to zyskało sobie na rynku angielskim, belgijskim i egipskim, doskonałą markę, rezultatem czego jest rekordowy wywóz desek i łat w ilości 238.801 t, wobec 47.133 t w r. 1932. Bale i słupy oraz klepki wykazują spadek w wywozie. Pocieszającym jest również objaw, że w r. 1933 nastąpił pokaźny wzrost wyrobów drzewnych: dykty — 3.073 t. wobec 22 t. w r. 1932, mebli giętych oraz innych wyrobów drzewnych po przeszło 1.000 ton wobec wywozu w r. 1932, nieprzekraczającego po 150 t.

Wywóz węgla i koksu wykazuje dalszy wzrost. W r. 1933 wywieziono na rynki zamorskie 4.427.274 t węgla i 57.284 t koksu, co w porównaniu z r. 1932 stanowi dla węgla wzrost o 227.381 t i dla koksu o 42.350 t. O ile chodzi o rynki zbytu, to węgiel w r. 1933 zdobywa sobie coraz większy zasięg niż to miało miejsce dotychczas, obejmuje bowiem już 22 rynki zamorskie.

Nowym artykułem, jaki się ukazał w eksporcie w r. 1933 są materjały pędne, wywiezione do Anglji i jej kolonij w ilości 10.180 t.

Niepomyślnie ułożył się eksport nawozów azotowych, produkcji krajowych fabryk w Mościcach i Chorzowie, wykazuje on spadek o ca. 50% w zestawieniu z wywozem 1932 roku.

Korzystnie ukształtowuje się w r. 1933 wywóz szyn kolejowych, osiągając nadwyżkę nad wywozem z r. 1932 o 7.890 t.

Pozostałe pozycje towarowe utrzymują się mniej więcej w normach z r. 1932.

W ten sposób przedstawia się ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego z zamorzem. Należy przytem zaznaczyć, że omówione zostałe towary, odgrywające w obrotach zamorskich portu rolę najważniejszą.

Obroty towarowe przybrzeżne oraz obroty z wnętrzem kraju drogą wodną, o których była wzmianka na początku, zostaną omówione oddzielnie.

Oceniając ogólne wyniki pracy portu gdyńskiego w roku 1933 możemy stwierdzić, iż zostały one zdobyte dzięki wielkim wysiłkom i spowodowały, po roku 1932 największej depresji, pewne odprężenie, wyrażone w liczbach, wyżej przedstawionych, a dobitnie ilustrujących osiągnięte rezultaty.

B. Koselnik.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W R. 1933

Rok 1933 przyniósł w handlu morskim pewne odprężenie, które objawiło się w zwiększonych przewozach na najważniejszych szlakach morskich (w Kanale Suezkim, w Kanale Kilońskim, w kierunku La Plata) oraz we wzroście obrotów ważniejszych portów kontynentu europejskiego. Porty włoskie i francuskie wykazały dość znaczny przyrost przeładunków, jak również porty północnoeuropejskie: Antwerpja, Rotterdam, Brema i Szczecin. Prawie we wszystkich większych portach kontynentu zaobserwować można by-

ło również wzrost frekwencji statków, wskazujący na pewne ożywienie w żegludze. Przyczyniła się do tego w dużej mierze szeroko zakrojona w roku ubiegłym akcja obniżki opłat portowych, przeprowadzona radykalnie w całym szeregu większych portów, szczególnie niemieckich. Akcja ta miała na celu odciążenie tak armatorów, jak i eksporterów oraz importerów w trudnym okresie gospodarczym, oraz przystosowanie opłat portowych do spadku cen i zmienionych warunków gospodarczych.

Mimo powyższych objawów poprawy w handlu morskim, nie wykazywała jednak żegluga międzynarodowa wyraźnych oznak polepszenia się warunków pracy. W okresie od czerwca 1932 r. do czerwca 1933 r. tonaż floty światowej zmniejszył się o 1.814.000 t, nie przynosząc jednak żadnego odprężenia na rynkach frachtowych i nadmiar tonażu był nadal powszechnem zjawiskiem. Demontaż statków przybrał poważne rozmiary i był zasadniczym powodem równoczesnego spadku tonażu unieruchomionego, który zmniejszył się z 15.000.000 t w czerwcu r. 1932 na 12.000.000 t w czerwcu 1933 r. W przemyśle budowy okrętów zaznaczył się silny wzrost zamówień w trzecim i czwartym kwartale ubiegłego roku, co wskazuje na tendencję do odnowienia flot i zastąpienia jednostek starych lub wycofanych.

Sytuacja na rynkach frachtowych kształtowała się nadal pod znakiem depresji. Była ona wynikiem dalszego spadku frachtów w żegludze trampowej, podczas gdy na linjach regularnych stawki frachtowe, szczególnie w drugiej połowie roku, wykazywały wyraźną tendencję do utrzymania się na tym samym poziomie.

W odniesieniu do żeglugi na Bałtyku, a specjalnie z portów polskich. stawki frachtowe wykazywały tendencję do stabilizacji, utrzymującej się jednak na bardzo niskim poziomie; nawet dość znaczne ożywienie, które dało się zauważyć kilkakrotnie w ciągu roku we frachtowaniu na rynku drzewnym i węglowym. nie spowodowało zwyżki stawek frachtowych.

Działalność polskiej floty handlowej w r. 1933 upłynęła pod znakiem dużej ruchliwości oraz przystosowania się do trudnych warunków gospodarczych.

W stanie polskiej floty handlowej nie zaszły w roku ubiegłym większe zmiany, i towarzystwa żeglugowe utrzymały naogół swój tonaż z r. 1932 za wyjątkiem „Żeglugi Polskiej“, która sprzedała na rozbiórkę do Włoch s/s „Wartę“ (4.200 T. D. W.) w drugiej połowie ubiegłego roku. W roku 1933 tendencja do modernizacji naszej floty i przystosowania jej do obecnych trudnych wymogów konkurencji znalazła swój wyraz w udzieleniu zamówienia na budowę jednego statku o nośności około 2.000 T. D. W. dla Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego oraz dwóch motorowców o pojemności około 15.000 ton dla Linji Gdynia—Ameryka.

Przewozy polskiej floty handlowej w roku 1933 (flot „Żeglugi Polskiej“, „Polbrytu“, „Polskarob“ i Linji Gdynia—Ameryka) wyniosły, podług naszych prowizorycznych obliczeń*) ogółem około 860.000 ton towarów, z czego 702.000 t w eksporcie z Polski, 114.000 ton w imporcie do Polski oraz 44.000 t w przewozie między portami zagranicznemi. W porównaniu z latami ubiegłemi przewozy towarowe pod banderą polską w roku 1933 przedstawiały się w sposób następujący (w tonach):

	Ogólne przewozy	W eksporcie	W imporcie	W tranzycie
1929	660.394	422.572	195.170	42.652
1930	878.874	636.752	153.023	89.099
1931	1.091.792	884.388	135.074	72.330
1932	1.094.835	914.995	90.521	89.319
1933	860.000*)	702.000*)	114.000*)	44.000*)

Z zestawienia powyższego wynika, (cyfry prowizoryczne za r. 1933 ulec mogą jeszcze poprawkom o kilka względnie kilkanaście tysięcy ton), iż ogólne przewozy towarowe polskiej floty handlowej spadły w r. 1933 w porównaniu do roku 1932 o około 21% i osiągnęły poziom z roku 1930. Największy spadek uwydatnił się procentowo w przewozach między portami zagranicznemi (w tranzycie), a ilościowo w eksporcie z portów polskich. Spadek ogólnych przewozów, jak również przewozów eksportowych i tranzytowych wywołany został częściowem unieruchomieniem w ostatnim kwartale ubiegłego roku floty trampowej „Żeglugi Polskiej“. Wzrost przewozów w imporcie do Polski, które od roku 1929 wykazywały stały spadek. jest objawem bardzo korzystnym i wskazuje na zwiększoną atrakcyjność naszych linij regularnych.

Dla należytej oceny pracy naszej floty trampowej, niezbędnem jest skreślić kilka uwag o sytuacji ogólnej w międzynarodowej żegludze trampowej.

Jedną z cech najbardziej charakterystycznych dla przemysłu transportów morskich w latach powojennych jest stopniowy upadek żeglugi trampowej przy równoczesnym rozwoju żeglugi regularnej. Kryzys gospodarczy przyspieszył już zaobserwowany w pierwszych latach po wojnie proces przestawiania się flot poszczególnych państw morskich z żeglugi trampowej na regularną. W okresie od r. 1913 do r. 1933 liczba i tonaż trampów angielskich zmniejszyły się o przeszło 50%. Równocześnie ilość i tonaż statków, eksploatowanych w żegludze regularnej,

*) Dane Referatu Morskiego Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni. zestawione na podstawie sprawozdań miesięcznych. Cyfry orjentacyjne, które ulegną jeszcze pewnym poprawkom. W cyfrach tych nie są uwzględnione przewozy na linji Konstanza—Jaffa—Haifa.

wzrosły w Anglji o około 50%, a w innych krajach o 150% pod względem ilości statków i o 66% pod względem tonażu. Spadek frachtów morskich został w okresie obecnego kryzysu silniej zaakcentowany w dziedzinie żeglugi trampowej, niż na linjach żeglugi regularnej. To też na 12.000.000 ton, unieruchomionych obecnie w portach świata, około 75% przypada na trampy, a tylko 25% na statki żeglugi regularnej. Powyższa ciężka sytuacja w żegludze trampowej skłoniła większe państwa morskie, jak Włochy, Niemcy i Francję do wydatnego subsydjowania żeglugi trampowej. Nawet w Anglji, gdzie sfery żeglugowe dotychczas kategorycznie przeciwstawiały się wszelkim subsydjom w dziedzinie żeglugi, ostatnio, w związku z katastrofalną sytuacją, w jakiej znajduje się angielska flota trampowa, Izba Morska, na podstawie raportu Specjalnego Komitetu dla Żeglugi Trampowej, zaleciła rządowi „czasowe subsydjowanie" floty trampowej, o ile według uznania rządu środek ten okaże się konieczny i będzie mógł przynieść poprawę.

Na tle powyższej sytuacji w międzynarodowej żegludze trampowej, która odbiła się również na żegludze z naszych portów, słusznem było skierowanie wysiłków raczej w kierunku rozbudowy linji regularnych, gdzie zresztą część trampów „Żeglugi Polskiej" znalazła rentowne zatrudnienie.

Niskie stawki frachtowe z jednej strony i zbyt wysokie koszty eksploatacji statków, szczególnie ze względu na wysokie płace personelu nawigacyjnego z drugiej doprowadziły do uwiązania trampów „Żeglugi Polskiej", za wyjątkiem „Chorzowa" i „Tczewa".

W związku z powyższem ogólne obroty naszej floty handlowej w żegludze trampowej uległy w r. 1933 spadkowi o 1/3 w porównaniu z rokiem 1932, mimo dalszego wzrostu przewozów floty „Polskarob".

Przewozy w żegludze trampowej w roku 1933 (w tonach):

	ogółem	w eksporcie	w imporcie	w tranzycie
„Żegl. Polska"	153.734	115.343	23.300	15.091
„Polskarob"	462.458	448.069,5	—	14.388,5
	616.192	563.412,5	23.300	29.479,5

Przewozy w żegludze trampowej w poszczególnych latach:

	1930	1931	1932	1933
„Żegl. Polska"	535.807	563.607	458.081	153.734
„Polskarob"	251.456	402.107	458.178	462.458
	787.263	965.707	916.259	616.192

W żegludze regularnej, pomimo trudnych warunków gospodarczych sytuacja była naogół pomyślna. Linje regularne „Żeglugi Polskiej" do portów zachodnio-europejskich wykazały bardzo znaczny wzrost przewozów, dochodzących do 100% w porównaniu z rokiem poprzednim.

Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe uruchomiło nową linję regularną pomiędzy Konstanzą, Haifą i Jaffą; w wyniku tego przy końcu roku sprawozdawczego było ogółem 7 linji regularnych, obsługiwanych przez naszą flotę handlową.

Przewozy na linjach regularnych przedstawiały się w r. 1933 następująco:

Przewozy na linjach regularnych w r. 1933*) (w tonach):

	ogółem	w eksporcie	w imporcie	w tranzycie
„Żegl. Polska"	138.002	64.032	58.919	15.051
„Polbryt"	96.097	68.423	27.674	—
Linja Gdynia—Ameryka	9.603	5.680	3.923	—
	243.702	138.135	90.516	15.051

Przewozy na linjach regularnych w poszczególnych latach (w tonach):

	1930	1931	1932	1933*)
„Żegluga Polska"	22.108	24.351	78.675	138.002
„Polbryt"	63.207	97.752	92.916	96.097
P. T. T. O.	6.296	3.975	6.985	9.603
	91.611	126.078	178.576	243.702

Cyfry powyższe wskazują na stały rozwój naszych linji regularnych i coraz ważniejszą rolę, jaką odgrywają one w obsłudze naszego handlu morskiego.

Linje regularne „Żeglugi Polskiej", łączące porty polskie z Zachodem, wykazały w roku 1933 tak intensywne przewozy towarowe, iż przedsiębiorstwo zmuszone było charterować dodatkowe statki, których wynajęto około 30 w drugiem półroczu ubiegłego roku. Trampy, za wyjątkiem „Chorzowa" i „Tczewa" nie mogły być dla ruchu tego użyte, ponieważ z powodów technicznych i ekonomicznych zupełnie się do tego celu nie nadawały. W roku sprawozdawczym przedsiębiorstwo weszło w porozumienie z linjami transoceanicznemi w Antwerpji i Rotterdamie, wprowadzając dzięki temu konosamenty bezpośrednie do wszystkich portów świata.

Przyczyniło się to do znacznego wzrostu przewozu drobnicy, około 75% której szło odtąd za konosamentami bezpośredniemi. Na linji bałtyckiej obroty nie wykazały natomiast wzrostu, ze względu na trudne warunki gospodarcze i kurczenie się handlu zagranicznego państw bałtyckich.

Stawki frachtowe na linjach regularnych utrzymały się na tym samym poziomie, co w r. 1932, wykazując nawet dla niektórych artykułów lekką poprawę.

Konkurencja na linjach zachodnio-europejskich była nadal silną, jednak w porównaniu z rokiem ubiegłym licytacja frachtów „in minus" nie miała już przeważnie tak ostrego przebiegu jak przedtem. Linje konkurujące zdołały bowiem wyeliminować poczynania

*) W cyfrach tych nie są uwzględnione przewozy towarowe na linji Konstanza-Haiffa-Jaffa.

pewnych załadowców, którzy wygrywając jedną linję przeciwko drugiej, osiągali nieracjonalnie niskie stawki ze szkodą dla rentowności żeglugi z naszych portów.

Na linjach regularnych do Anglji przewozy wzrosły nieco ilościowo w porównaniu z rokiem poprzednim. W wywozie zaznaczył się wprawdzie pewien spadek ładunków, wywołany ograniczeniami kontyngentowemi w Anglji, został jednak z nadwyżką skompensowany przez wzrost przewozów w imporcie. Charakterystycznem było zwiększenie się przewozów drobnicy tak w eksporcie jak i w imporcie. Stawki frachtowe nie wykazywały większych wahań.

Linja regularna P. T. T. O. do Ameryki wykazała dalszy wzrost ogólnych przewozów towarowych, dzięki zwiększeniu się eksportu. W imporcie z Ameryki nastąpił pewien spadek, co pozostaje w związku ze zmienioną tendencją naszego handlu ze Stanami Zjednoczonemi. Przewozy pasażerskie zmniejszyły się w porównaniu do roku poprzedniego, wykazując spadek przejazdów z Ameryki do Europy, na skutek osłabnięcia ruchu reemigracyjnego oraz turystycznego. Imprezy wycieczkowe P. T. T. O. cieszyły się natomiast znacznie większą frekwencją niż w latach ubiegłych i zdobyły już w całym kraju popularność wśród szerokich kół społeczeństwa, dzięki dobrej organizacji i przystępnym cenom.

Na podkreślenie zasługuje również otwarcie linji regularnej na wodach obcych, na trasie Konstanza—Haiffa—Jaffa, dla obsługi coraz bardziej wzmagającego się ruchu pomiędzy Polską a krajami Bliskiego Wschodu. Linja ta, sądząc po kilku miesiącach eksploatacji, może w przyszłości dorównać ruchowi towarowemu i pasażerskiemu na linji do Ameryki, a nawet go przewyższyć.

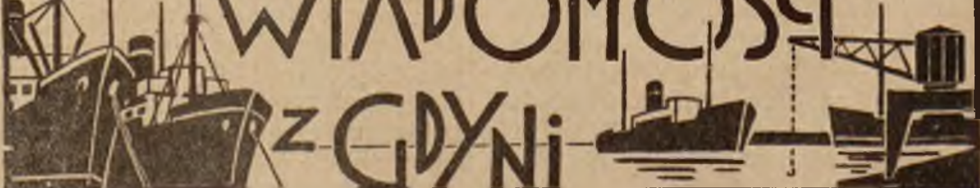
Trudna sytuacja w żegludze trampowej na Bałtyku nie odbiła się na działalności floty trampowej „Polskarob", która w roku sprawozdawczym utrzymała swe przewozy na tym samym poziomie co w roku 1932, wykazując nawet pewien wzrost — o około 10.000 ton. Pod względem ilości dokonanych przewozów flota „Polskarob" wybiła się na pierwsze miejsce z pośród polskich towarzystw żeglugowych. W porównaniu z rokiem 1932 przewieziono na statkach „Polskarob" do poszczególnych krajów następujące ilości węgla:

	1933	1932
Szwecji	227.268,5	286.076,5
Norwegji	171.170,5	149.590,5
Holandji	31.966,5	5.255
Danji	16.854	29.166
Francji	—	2.830
Belgji	12.008,5	3.260
Irlandji	3.189	—
	462.458	458.178

Przewozy między portami zagranicznemi wzrosły bardzo znacznie w roku sprawozdawczym, wynosząc 14.388,5 ton w roku 1933, wobec 5.450 ton w roku 1932.

Przy ogólnej ocenie działalności naszej floty handlowej w r. 1933 podkreślić należy, iż nosiła ona powszechne w dobie obecnej cechy, charakteryzujące przemysł transportów morskich: silnie uwydatnione w roku sprawozdawczym tendencje do modernizacji floty, unieruchomienie statków nierentownych w eksploatacji, szczególnie w żegludze trampowej i pełne wykorzystanie linji regularnych, przy dążności do jaknajwiększego ich usprawnienia. Dzięki tej polityce flota nasza będzie mogła pomyślnie przetrwać obecny kryzys w żegludze i zapewnić sobie należyty rozwój z chwilą poprawy stosunków gospodarczych. Dlatego też należy żywić nadzieję, iż skrystalizowane na podstawie doświadczeń z kilku lat ubiegłych wytyczne będą nadal konsekwentnie utrzymywane.

J. Kunert.



Z PRAC ZWIĄZKU IZB.

W dniu 14 grudnia ub. r. odbyło się plenarne posiedzenie Związku Izb Przemysłowo-Handlowych, na którem omawiano następujące sprawy bieżące:

1. Sprawę wejścia w życie ustawy o ubezpieczeniu społecznem.
2. Sprawę uprawnień osób ubezpieczonych oraz korzystających ze świadczeń na zasadzie dotychczas obowiązujących ustaw o ubezpieczeniu od wypadków.
3. Sprawę uprawnień osób, które były ubezpieczone na zasadzie dotychczas obowiązujących ustaw o ubezpieczeniu na wypadek inwalidztwa, śmierci i na starość.
4. Sprawę wykonania artykułu 223 ustawy o ubezpieczeniu społecznem.
5. Sprawę uchylenia grup zarobkowych w ubezpieczeniu pracowników umysłowych.
6. Sprawę nowelizacji ustawy o giełdach.
7. Sprawę zaświadczeń Izb na rzecz Funduszu Pracy.

8. Sprawę współpracy Izb z organizacją „Wystawy-Pociągu".

W związku z tem odbyła się w dniu 15-go grudnia ub. r. specjalna konferencja Prezesów Izb. w celu ustalenia programu delegacji Prezesów Izb Przemysłowo-Handlowych do Pana Ministra Przemysłu i Handlu. Delegacja została przyjęta w tymże dniu przez Pana Ministra. Przedłożyła ona memorjał w sprawie akcji eksportowej, prowadzonej przez Izby Przemysłowo-Handlowe. Ponadto omówiona została sprawa podziału dodatku do cen świadectw przemysłowych między Izby Przemysłowo-Handlowe a Izby Rzemieślnicze oraz wprowadzenie w życie ustawy scaleniowej w przedmiocie ubezpieczeń społecznych.

Izbę naszą reprezentował p. Prezes Inż. Napoleon Korzon.

Z PRAC IZBY.

W dniu 2 bm. odbyła się w Izbie pod przewodnictwem p. prezesa Inż. Korzona konferencja w sprawie importu bawełny i eksploatacji magazynów bawełnianych przy udziale zainteresowanych firm portowych oraz przedstawiciela Banku Gospodarstwa Krajowego. Po szczegółowem omówieniu sprawy ustalono, że zagadnienie eksploatacji magazynów bawełnianych łączy się z ogólnem zagadnieniem eksploatacji magazynów portowych i postanowiono odnośnym podaniom nadać szerszy zakres: równocześnie uznano za konieczne porozumieć się w sprawie eksploatacji magazynów bawełnianych z przemysłem włókienniczym.

W dniu 8 bm. odbyło się pod przewodnictwem p. Dyr. Rummla posiedzenie Komisji Morskiej Izby, podczas którego omówiono projekt rozporządzenia o środkach bezpieczeństwa na statkach węglowych. Szczególną uwagę poświęcono zagadnieniu eksploatacji wolnej strefy. Stosownie do postanowienia Komisji będzie ta sprawa przedmiotem dalszych studjów Izby gdyńskiej. Niezależnie od tego Prezes Komisji Dyr. Rummel podjął się opracowania w najbliższym czasie referatu o zasadach administracji w portach wogóle, a w wolnych strefach w szczególności.

W dniu 11 bm. pod przewodnictwem p. Prezesa Izby Inż. N. Korzona odbyło się posiedzenie Izby poświęcone sprawom organizacyjnym Izby, m. in. w związku z przejęciem agend zlikwidowanej Izby Przemysłowo-Handlowej w Bydgoszczy, na miejscu której otworzona została ekspozytura naszej Izby: kierownictwo tej ekspozytury obejmuje wicedyrektor Izby p. Marcin Cieśliński.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W GRUDNIU 1933 R.

Ostatni miesiąc roku ubiegłego wykazał w zamorskich obrotach towarowych pewien spadek w stosunku do listopada. Spadek ten odnosi się tak do importu jak i eksportu, przyczem cyfra importu obniżyła się o 19.549 ton i — eksportu o 67.900 ton. Ogólny zatem obroty zamorskie w miesiącu sprawozdawsiącu sprawozdawczym 535.336 t, podczas gdy w listopadzie roku ubiegłego ten sam obrót wynosił 622.785 ton.

Ciekawym ewenementem jest fakt, że obroty zamorskie w miesiącu sprawozdawczym są o 2.054 t mniejsze niż w grudniu roku 1932.

Na obniżenie się importu złożył się spadek całego szeregu towarów wysokowartościowych, co tłumaczy się normalną sytuacją pod tym względem w miesiącach zimowych. Obniżyły się w pierwszym rzędzie cyfry takich towarów, jak owoce suszone — 609 t (1.399 t), orzechy i migdały — 113 t (1.366 t). korzenie — 109 t (213 t), kawa, kakao, herbata — 558 t (1.081 t), śledzie — 2.402 t (3.442 t). tłuszcze zwierzęce surowe — 983 t (2.476 t). miedź — 804 t (1.139 t), juta — 810 t (1.619 t), itp. Wykazały spadek również niektóre towary masowe jak fosforyty— 5.825 t (11.187 t). i nasiona oleiste — 3.373 t (4.555 t).

Największy spadek z pośród towarów masowych stałych wykazał złom żelazny, obniżając swą pozycję prawie o 50%. Natomiast nieliczne towary masowe wykazały w imporcie wzrost. Należą do nich rudy żelazne 1.057 t (80 t), celuloza — 1.433 t (506 t), papa, tektura i papier — 1.252 t (664 t), bawełna 8.366 t (7.669 t) i owoce południowe jako artykuł sezonowy — 4.313 t (2.913 t). Nowością w obrotach portu gdyńskiego było ukazanie się poraz pierwszy transportu rud manganowych rosyjskich, przywiezionych z czarnomorskiego portu Poti w ilości 7.824 t. Pozostałe towary utrzymały się w normach miesiąca poprzedniego.

Spadek eksportu spowodowało obniżenie się w pierwszym rzędzie artykułów masowych, jak węgiel — 401.931 t (454.974 t). węgiel bunkrowy — 11.360 t (18.934 t), koks — 3.320 t (10.540 t), deski i łaty — 12.864 t (14.235 t), nawozy azotowe — 2.858 t (4.823 t). Zwyżkę natomiast wykazały: makuchy — 4.065 t (1.449 t), szyny kolejowe — 1.844 t. (1.540 t) i papa, tektura i papier — 2.351 t (866 t.) Pojawiły się ponownie w miesiącu sprawozdawczym takie towary jak: bale i słupy — 2.031 t i materjały pędne — 1.700 t. Inne towary utrzymały się w normach miesiąca poprzedniego względnie wykazały spadek nieznaczny.

Szczegółowe dane o obrocie towarowym zamorskim w grudniu r. ubiegłego ilustruje poniższe zestawienie:

Import	w tonach
ryż surowy	1
owoce świeże	4.313
owoce suszone	609
orzechy i migdały	113

korzenie	109
kawa, kakao, herbata	538
tytoń	342
napoje alkoholowe	40
śledzie	2.402
fosforyty	5.825
sadze	148
tłuszcze zwierzęce surowe	983
skóry	2.343
nasiona oleiste różne	3.373
oleje i smary	155
żywica	235
kauczuk	538
wyroby gumowe	7
tłuszcze i oleje roślinne	269
asfalt	100
garbniki	1.158
farby	12
ruda żelazna	1.057
ruda manganowa	7.824
piryty	2.952
złom żelazny	17.940
miedź	804
cyna	2
metale różne	902
wyroby stalowe i żelazne	418
maszyny, aparaty i części	96
szmaty	257
celuloza	1.433
papa, tektura, papier	1.252
bawełna	8.366
juta	810
len, konopie, sizal i t. d.	76
wełna	1.456
różne	2.130
Razem	71.448

Eksport	w tonach
ryż	10
mąka ryżowa	450
cukier	6.370
napoje alkoholowe	9
sól	173
bekony	1.997
wędliny	241
ptactwo bite	264
jaja	1.106
makuchy	4.065
kości i mączka kostna	60
skóry	9
deski i łaty	12.864
bale i słupy	2.031
wyroby z drzewa	159
dykty	80[illegible]
meble gięte	110
wyroby koszykarskie	2
węgiel eksportowy	401.931
węgiel bunkrowy	11.360
koks	3.320
materjały pędne	1.700
sól potasowa	737
nawozy azotowe	2.858
soda	302
karbid	241
salmiak	12
biel cynkowa	182
szyny kolejowe	1.844
wyroby stalowe i żelazne	358
cynk	791
blacha cynkowa	181
celuloza	308
papa, tektura, papier	2.351
bawełna	26
materjały i wyroby włókniste	357
różne	3.907
Razem	463.888

W miesiącu sprawozdawczym wykazał spadek również ruch statków. Skurczenie nastąpiło tak pod względem ilości jak i tonażu statków. Zawinęło do portu zatem 370 statków o pojemności 314.682 t. r. .n, wyszło natomiast 367 statków o tonażu 308.746 t. r. n. Stanowi to spadek o 40 statków o tonażu 20.641 t. r. n. na wejściu i o 47 statków o pojemn. 19.805 t. r. n. na wyjściu. Miesiąc grudzień r. ubiegłego pod względem ruchu statków jest nieco wyższy od grudnia roku 1932.

Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w grudniu wyniósł — 844,6; średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie — 40 i wreszcie średni postój statku 64,6 godzin.

Ruch statków ilustruje dokładnie poniższa tabela:

	na wejściu		na wyjściu	
	ilość statków	t. r. n.	ilość statków	t. r. n.
Polska	38	39.875	35	35.391
W. M. Gdańsk	2	1.493	2	1.493
Anglja	11	16.007	12	17.498
Czechosłowacja	3	663	2	442
Danja	46	29.510	47	30.678
Estonja	8	4.146	6	4.010
Finlandja	14	18.133	14	16.477
Francja	2	1.851	2	1.851
Grecja	3	6.831	2	4.396
Holandja	8	2.942	9	3.779
Kanada	—	—	1	3.282
Łotwa	5	4.979	9	10.025
Niemcy	69	56.662	69	52.443
Norwegja	31	24.146	30	24.371
St. Zjedn. Am.	8	25.525	7	22.398
Szwecja	122	81.939	120	80.052
	370	314.682	367	308.746

Kolejność handlu ukształtowała się w miesiącu sprawozdawczym w następującym porządku: pierwsze miejsce zajęła Szwecja, drugie — Niemcy, trzecie — Polska, czwarte — Danja, piąte — Norwegja, szóste St. Zjedn. Am. itd.

Ruch pasażerski w grudniu ub. roku skurczył się poważnie. Ruch ten ograniczył się bowiem do przyjazdu 254 osób i wyjazdu 29 osób. Cały zatem ruch pasażerski osiągnął liczbę 283.

Z 254 pasażerów przyjechało 15 osób z Anglji, 12 — z Argentyny, 3 — z Belgji, 11 — z Danji, 4 — z Finlandji, 5 — z Holandji, 3 — z Niemiec, 198 — ze Stanów Zjedn. Am. i 3 — ze Szwecji. — Wyjechało ogółem 29 osób w tem 15 osób do Anglji, 1 — do Danji, 7 — do Estonji, 1 — do Finlandji, 4 — do St. Zjed. Am. oraz 1 — via Gdańsk.

PRACE PRZY ROZBUDOWIE PORTU W GRUDNIU 1933 R.

W zakresie robót budowlanych morskich w nabrzeżu Jugosłowiańskiem ustawiono skrzyń żelbetowych 220 mb.

Roboty czerpalne wykonywano w III basenie wewnętrznym i w wykopie pod skrzynie przyszłego nabrzeża w strefie wolnocłowej. Wyczerpano ogółem 30.213,62 m^3 gruntu, z czego 26.707,89 m^3 wyrefulowano na nabrzeże: Rumuńskie, Czechosłowackie i północno-wschodnie strefy wolnocłowej, torf zaś i muł w ilości 3.505,73 m^3 wywieziono w morze.

W zakresie robót drogowych ułożono poręcze przy wiadukcie Nr. 2, zabetonowano warstwę wyrównawczą na jezdni.

Przy budowie magazynów portowych w magazynie bawełnianym Nr. 7 wykonano wszystkie roboty budowlane, za wyjątkiem ułożenia podłóg w 6 komorach, założenia kanalizacji i wodociągów wewnątrz budynku oraz pokrycie papą daszku nad rampą. Przystąpiono do zakładania oświetlenia elektrycznego.

W magazynie drobnicowym Nr. 8 wykończono budynki gospodarcze. Przystąpiono do robót ziemnych i gięcia żelaza.

Budowa magazynu „Pantarei" została ukończona.

W nowym magazynie Tow. „Mewa" wykańcza się część biurową.

Roboty przy budowie IV i V piętra Chłodni Portowej ukończono za wyjątkiem izolacji korkowej ścian IV piętra.

ORGANIZACJA DOSTAWY 1.500.000 T WĘGLA DLA KOLEI WŁOSKICH.

W dniu 11 bm. bawili w Gdyni przedstawiciele włoskich kolei państwowych w osobach pp. inż. Djovanni Davio, dr. Curiw Vanni oraz dr. inż. Benno Morpurgo w celu zaznajomienia się z warunkami przeładunku węgla w porcie gdyńskim. Wizyta ta stoi w związku z zawartą w grudniu ub. r. transakcją Polsko-Transatlantyckiego T-wa Okrętowego na budowę 2 statków transoceanicznych dla tego T-wa na stoczni włoskiej w Awutfalcone. Jak wiadomo, zapłata za te statki nastąpić ma pod postacią dostawy 1.500.000 ton węgla dla kolei włoskich z kopalń polskich. Węgiel z kopalń górnośląskich ma być transportowany do portów włoskich przez port w Gdyni, przyczem dostawa ma trwać 4 lata. Przed przyjazdem do Gdyni przedstawiciele kolei włoskich byli w Katowicach i zwiedzili kopalnie, które mają węgiel dostarczać.

PRZYJAZD DYREKTORA DEPARTAMENTU MORSKIEGO.

Dnia 11 bm. przyjechał z Warszawy do Gdyni i Gdańska w sprawach służbowych dyrektor Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu p. Leonard Możdżeński. P. Dyrektor przeprowadził inspekcję portu, Szkoły Morskiej oraz przedsiębiorstw żeglugowych w Gdyni. Pobyt p. Dyrektora Możdżeńskiego na wybrzeżu potrwał 2 dni.

STAN RYNKU FRACHTOWEGO W MIESIĄCU GRUDNIU 1933 R.

W porównaniu do miesięcy ubiegłych panował we frachtowaniu w miesiącu grudniu względny spokój, co tłumaczy się częściowo okresem świątecznym. Wobec znacznego zaoferowania tonażu oraz braku odpowiednich ładunków, zaznaczyła się tendencja zniżkowa stawek frachtowych.

Anglja. Zafrachtowano cały szereg statków pod ładunki drewna, z przeznaczeniem do portów wybrzeża wschodniego, głównie Londynu i Hull. Statki, ładujące do Hull, zabierały przeważnie ładunki mieszane, składające się z partji miękkiego i twardego drewna, drobnicy oraz zboża. Należy nadmienić, o większej ilości 100-tonowych partyj jęczmienia luzem, które wysłano do Hull i Londynu po stawce sh. 8/6 za 1000 kg. Zafrachtowano również dwie partje jęczmienia luzem, po ca 600 ton każda, do Kingslynn oraz Ipswich po stawce sh. 9/6 za tonnę. Partje te zostały załadowane w końcu miesiąca. Jako stawki orjentacyjne płacono w okresie sprawozdawczym, można podać do Hull sh. 29/— za std., do Londynu sh. 27/— na warunkach Baltwood net.

Należy wspomnieć następujące ładunki, wysłane z Gdyni: 2 ładunki kopalniaków do Szkocji, 2 ładunki DBB do Londynu, 1 ładunek DBB do Hull, 1 ładunek DBB do Tyne Dock oraz ładunek częściowy DBB do Southhampton. Partje powyższe zostały prawie wyłącznie załadowane na statki duńskie oraz łotewskie.

Holandja. W związku z wprowadzeniem przez rząd holenderski ograniczeń importu, eksport z Gdańska/Gdyni uległ dalszemu zmniejszeniu. Brak ładunków nawet dla statków linij regularnych dał się odczuć do tego stopnia, że statki niejednokrotnie musiały kompletować partjami, przeznaczonemi do portów belgijskich, przeważnie Antwerpji. Stawki frachtowe utrzymały się na dotychczasowym poziomie, tj. ca Hfl. 2,50 za tonę zboża ciężkiego luzem, oraz Hfl. 12,75 za std. DBB. Do portów holenderskich odprawiono

w ubiegłym miesiącu wyłącznie statki linij regularnych. Jedynie z Gdyni załadowano kilka drobnych partyj makuchów na statki motorowo-żaglowe.

Belgja. Panujące z początkiem miesiąca dość znaczne ożywienie w eksporcie do Belgji ustało w drugiej połowie miesiąca na skutek wprowadzenia ograniczeń importowych na zboże pochodzące z Polski. Ograniczenia te odbiły się ujemnie na frachtowaniu statków do Belgji, gdyż zboże luzem stanowiło zawsze główny ładunek. Od wszystkich eksporterów słyszy się użalania się na małe możliwości zbytu zboża do Belgji.

Stawki frachtowe utrzymały się na poprzednio notowanej wysokości sh. 4/— w złocie za tonę zboża ciężkiego z Gdańska/Gdyni do Antwerpji i sh. 20/— w złocie za cbm tartego drewna twardego.

Należy nadmienić o wysyłce z Gdyni jednego transportu DBB. z przeznaczeniem do Antwerpji, oraz większej ilości drobnych partyj makuchów.

Francja. Tak jak dotychczas, ekspedjowano i w grudniu do portów francuskich prawie wyłącznie statki linjowe.

Można wymienić pozatem kilka drobnych partyj całostatkowych DBB., które wysłano do małych portów prowincjonalnych, jak Quimper.

Danja. Możliwości zbytu towarów pochodzenia polskiego były przejściowo nieco lepsze i w związku z tem zafrachtowano większą ilość statków żaglowo-motorowych, oraz kilka statków parowych do duńskich portów prowincjonalnych. Tytułem przykładu można wymienić następujące notowania frachtowe:

Za partje zboża luzem, przeznaczone do jednego portu, położonego nie bardziej na północ od Aarhus RM 5,— za 1000 kg, dto nie bardziej na północ od Aalborg RM 5,50 za 1000 kg. Za partje, przeznaczone do Limfjord Frederikshavn i Esbjerg, płacono RM 6,— przy tendencji zwyżkowej pod koniec miesiąca.

WOLNA STREFA CELNA W PORCIE GDYŃSKIM.

W dniu 15 stycznia br. gdyński Urząd Celny rozpoczął swe czynności w wolnej strefie, uruchamiając ten ważny dla rozwoju portu dział pracy.

Dostęp do wolnej strefy jest dopuszczalny tak dla pieszych jak i pojazdów kołowych tylko przez bramę główną przy ul. Stanów Zjednoczonych. Drugie wejście przeznaczone jest wyłącznie dla ruchu kolejowego.

OBNIŻENIE NIEKTÓRYCH OPŁAT BRZEGOWYCH.

Rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 27 grudnia 1933 r. ogłoszonem w Dz. U. Nr. 3 z dnia 12 stycznia 1934 r. zniżone zostały opłaty brzegowego od żużli Thomasa i ziemniaków przez przeniesienie wymienionych towarów z grupy „B" (50 gr od tony) do grupy „A" (25 gr od tony).

Powyższe rozporządzenie obniża również o 50% opłaty brzegowe dla towarów przechodzących tranzytem morsko - lądowym przez port gdyński, które opłacały dotychczas 50 gr i wyżej od każdej przeładowanej tony.

Rozporządzenie powyższe wchodzi w życie z dniem 19 bm.

SPUSZCZENIE NA WODĘ NOWEGO STATKU „LECH".

Dnia 15. I. br. został spuszczony na wodę statek Polsko-Bryt. T-wa Okręt. s/s „Lech", będący w budowie na stoczni angielskiej w New Castle o/Tyne.

Budowa statku „Lech" jest jednym z etapów naszego programu morskiego, zmierzającego do odnowienia i modernizacji obecnego tonażu. Statek ten o nośności ok. 2000 t.d.w. przeznaczony jest dla linji Gdynia-Gdańsk-Londyn, na której uruchomiony zostanie po ukończeniu budowy na wiosnę br. Będzie on zaopatrzony w urządzenia dla pasażerów i zostanie wyposażony w ładownię-chłodnię, dla przewozu eksportowanych z Polski szybkopsujących się artykułów, jak: bekony, szynki i nabiał.

Z PORTU GDAŃSKIEGO.

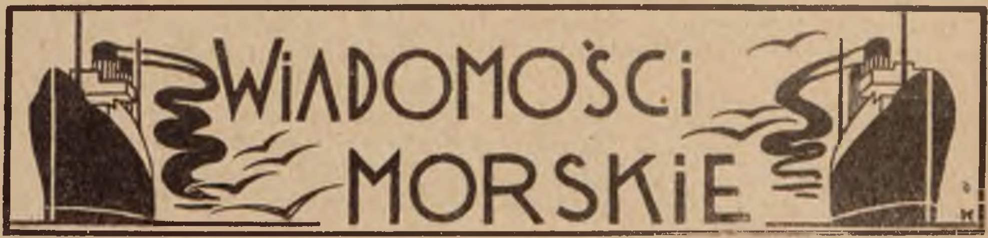
RUCH STATKÓW I PRZEŁADUNEK W PORCIE GDAŃSKIM W R. 1933.

W ciągu roku 1933 zarejestrowano w porcie gdańskim na wejściu 4.278 statków o łącznej pojemności 2.762.616 n. t. r., co stanowi w porównaniu z rokiem 1932 zmniejszenie ilości statków o 360 sztuk, natomiast wzrost tonażu ogólnego o 12.205 n. r. t. Na wyjściu zarejestrowano 4.266 statków o łącznej pojemności 2.734.104, mniej niż w roku 1932 389 statków i 40.466 n. t. r.

Według prowizorycznych obliczeń za rok 1933 ogólny przeładunek towarów w porcie wyniósł 5.152.974 ton. z czego na przywóz przypada 493.167 ton. zaś na wywóz 4.659.807 ton. W porównaniu do roku 1932 przeładunek wykazał przy przywozie zwyżkę o 65.065 ton czyli o 15,2%, natomiast przy wywozie zniżkę o 388.141 ton, co stanowi 7,7%. Z tego zestawienia wynika, że ogólny przeładunek w porcie za rok 1933 był mniejszy od roku 1932 o 323.077 ton.

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W GRUDNIU 1933 R.

Ogólny przeładunek towarów w porcie gdańskim w ciągu grudnia ub. r. wyniósł 379.504 ton, z czego w przywozie — 45.970 t, i w wywozie 333.534 t. W porównaniu z miesiącem grudniem roku 1932 tak ilość towarów przywiezionych, jak i wywiezionych wykazała pewną zwyżkę, a więc przywieziono towarów o 3120 ton więcej (+ 7,3%) niż w tym samym miesiącu roku 1932, zaś wywieziono również więcej o 4230 ton (+6,8%). Z najbardziej charakterystycznych zmian przy przywozie zanotować wypada prawie trzykrotny wzrost przywozu fosforytów i tomasyny 13.238,8 t (w grudniu 1932 — 4.613 t) i węgla — 13.117,7 t (6.597,9 t), zmniejszeniu natomiast uległ przywóz **śledzi — 2.838 ton (10.892 ton)** czyli prawie czterokrotnie oraz garbników 232.9 ton (1.726,5 ton). Przy wywozie zasługują na uwagę zmiany następujące: wywóz drzewa wzrósł z 37665 ton w grudniu r. 1932 do 53280 ton czyli o zgórą 50%, oraz mąki pszennej i żytniej z 1349 ton do 2102 ton. Wywóz węgla utrzymał się niemal na tym samym poziomie — 405.862 ton (400.807 ton), zmniejszeniu natomiast uległ wywóz zboża 41,528 ton (47,925 ton), **cukru — 464,7 ton (2.474,7 ton), bekonów — 122,9 ton (189,8 ton),** melasy — 54.4 ton (1.548,6 ton) i koksu 4.640 ton (7.261 ton).



POWAŻNY WZROST RUCHU W PORCIE SZCZECIŃSKIM.

W roku 1933 zarejestrowano na wejściu w Szczecinie 8601 statków o łącznej pojemności 4,4 mil. n. t. r. w porównaniu do 7470 statków o pojemności 3,4 mil. n. t. r. w roku 1932. Stanowi więc to zwiększenie o blisko 30%. Ogólny obrót towarów (przywóz i wywóz) wyniósł w roku 1933 — 4,5 mil. ton (w roku 1932 — 3.3 mil., w roku 1913 — 6,2 mil. ton). W roku 1933 znacznie wzrósł przywóz węgla i koksu, jak również nawozów sztucznych, te ostatnie głównie poszły na skład. Wwóz masła spadł z 29.000 ton w roku 1932 do 19.000 ton w roku 1933. Wywóz zboża wyniósł w roku 1933 — 364.000 ton, co stanowi wzrost o 84% w porównaniu do roku poprzedniego (r. 1913 — 441.000 ton), przeważająca ilość zboża przefrachtowana została w Szczecinie do portów Reńskich dla zaopatrzenia w chleb zachodnich prowincyj Rzeszy Niemieckiej.

ROZWÓJ RUCHU W PORCIE KRÓLEWIECKIM.

Ruch statków w porcie królewieckim w ciągu roku 1933 uległ bardzo poważnemu wzmożeniu w porównaniu z szeregiem lat uprzednich i, co jest szczególnie godnym uwagi, przewyższył obrót z ostatniego roku przed wojną (1913) o 40%. Fakt ten uwidacznia się najwyraźniej z poniższej tabeli:

r. 1913	2002 statki	o	pojemn.		645.552	n. t. r.
r. 1930	1687	„	„	„	757.896	„
r. 1931	1477	„	„	„	655.276	„
r. 1932	1753	„	„	„	675.224	„
r. 1933	2033	„	„	„	923.570	„

Wzrost ruchu w porcie spowodowany jest w znacznej mierze ożywieniem, jakie się ostatnio daje zauważyć w wytwórniach celulozy w Królewcu i Tylzy. Wzrósł poważnie przywóz węgla (482.000 ton), papierówki, śledzi. W zakresie wywozu wzrosły ładunki drzewa do Anglji i Holandji, wywóz zboża nie wykazał natomiast ożywienia.

RUCH STATKÓW W PORCIE ANTWERPJI W ROKU 1933.

W ciągu roku 1933 zawinęło do portu w Antwerpji 9841 statków o pojemności 20.440.591 ton. W roku 1932 zawinęło do portu 9.407 statków o pojemności 19.666.678 ton. Wynika z tego, że rok ubiegły dał zwiększenie ruchu o 434 statki o łącznej pojemności 773.913 ton. Pod względem przynależności państwowej podział statków przedstawia się w sposób następujący: Anglja 3059 statków, Niemcy 2025, Holandja 1032, Norwegja 704, Francja 542, Szwecja 488, Belgja 439, Danja 475. Stany Zjednoczone A. P. 158, Grecja 136. Finlandja 115. Włochy 111. Japonja 70. Portugalja 69. **Polska 63**, Estonja 53, Brazylja 50, Łotwa 50, Rosja 52. Jugosławia 44, Panama 34, Hiszpanja 19. Wolne M. Gdańsk 10, Islanja 10, Egipt 9, Austrja 6, Rumunja 3, Chili 2, Litwa 2, Peru 2, Argentyna 2, Palestyna i Maroko po 1-ym.

RUCH STATKÓW W ROTTERDAMIE.

W ciągu roku 1933 w porcie Rotterdamskim zarejestrowano na wejściu 12.235 statków o łącznej pojemności 18.869.151 n. t. r.: w roku 1932 odnośne liczby wynosiły 12.118 statków o łącznej pojemności 18.370.130 n. t. r.

W ostatnim miesiącu roku 1933 ruch statków przedstawiał się jak następuje: zawinęło 1017 statków (w grudniu 1932 — 1074) o łącznej pojemności 1.566.843 n. t. r. (1.692.760 ton).

REKORD BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO W SZWECJI.

Jedno z pism angielskich, dając przegląd budownictwa okrętowego w roku 1933, stwierdza, iż pierwsze miejsce pod tym względem zajmuje Stocznia Götaverken w Göteborgu. Stocznia ta w roku 1933 wybudowała 9 statków motorowych o łącznym tonażu 47.192 ton, podwajając w ten sposób produkcję roku poprzedniego. Na drugiem miejscu pod względem tonażu i ilości wybudowanych statków, stoi jedna ze stoczni japońskich, wykazuje ona budowę statków o łącznej pojemności 43.567 ton.

O powadze stanowiska, jakie w zakresie budownictwa okrętowego Szwecja zajmuje świadczy m. in. fakt, że nawet Włochy i Norwegja budują swe statki na stoczniach szwedzkich. Tak naprz. Stocznia Eriksberg w Göteborgu oddała ostatnio po dokonaniu próbnych jazd nowy statek włoski Somalijskiemu T-wu Okrętowemu, statek ten z ładunkiem szwedzkiego papieru i wyrobów żelaznych, jest już w drodze do Włoch. W chwili obecnej odbywa próbne pływanie transportowiec „California Express", wykonany na zamówienie jednego z towarzystw okrętowych norweskich, jest to statek siostrzany statku „Washington Express", wybudowanego poprzednio w Göteborgu.

POGŁOSKI O OBNIŻENIU STAWEK W KANALE SUEZKIM.

Wedle informacyj, podanych przez pismo angielskie „The Times" stawki na przejazd statków przez Kanał Suezki mają uledz z dn. 1 kwietnia b. r. obniżeniu z 6 franków złotych od tony statków z ładunkiem do 5,75 fr. zł. Statki przepływające jedynie z balastem mają opłacać stawkę o 50% mniejszą t. zn. 2,87½ franków złotych od tony.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

POŁĄCZENIA KOLEJOWE GDYNI Z ZAPLECZEM.

W dniach 19 i 20 grudnia 1933 r. odbyła się w Dyrekcji Kolejowej w Toruniu konferencja w sprawie rozpatrzenia projektu nowego rozkładu jazdy pociągów pasażerskich na okres 1934/35.

Konferencji przewodniczył Dyr. Inż. Dobrzycki, projekty nowych połączeń referował i uzgadniał z zainteresowanemi p. Naczelnik Pikor.

W nowym okresie komunikacyjnym Gdynia posiadać będzie cztery połączenia na dobę z Warszawa, z czego jedno pociągiem pospiesznym, jedno pociągiem przyspieszonym i dwa pociągami osobowemi. Pociągi z Gdyni odchodzić będą w okresie zimowym w następujących porach:

Odjazd z Gdyni:

Poc. osob. godz. 6,37 — Przyjazd Warszawa godz. 17,00.

Poc. posp. godz. 14,50 — Przyjazd Warszawa godz. 22,25.

Poc. osob. godz. 19,19 — Przyjazd Warszawa godz. 6,02.

Poc. przysp. godz. 21,15 — Przyjazd Warszawa godz. 7,05.

W okresie letnim pociąg nocny do Warszawy wychodzić będzie z Gdyni o godz. 23,28 i przychodzić do Warszawy o godz. 7,05. Oprócz tego kursować będzie ranny pociąg popospieszny, który wychodzić będzie z Gdyni o godz. 9,47 i przyjeżdżać do Warszawy o godz. 17,30.

Pociągi z Warszawy do Gdyni odchodzić będą w okresie zimowym w następujących porach:

Odjazd z Warszawy:

Poc. osob. 0,25 (posp. z Bydgoszczy). — Przyjazd Gdynia 10,33.

Poc. posp. 8,30. — Przyjazd Gdynia 16,00.

Poc. posp. 15,35. — Przyjazd Gdynia 23,04.

Poc. przysp. 22,10. — Przyjazd Gdynia 7,46.

Znacznie ulepszone zostały również połączenia Gdyni z większemi miastami w jej najbliższem zapleczu jak Toruniem, Grudziądzem i Bydgoszczą.

W SPRAWIE KOSZTÓW PRZEWOZU KOLEJOWEGO DO GDAŃSKA I GDYNI.

Do wiadomości Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni dochodzi niejednokrotnie, iż firmy polskie nie są dostatecznie poinformowane o zrównaniu Gdyni i Gdańska pod względem taryf kolejowych i pozostają w błędnem mniemaniu, jakoby opłaty za przewóz koleją do Gdyni były droższe niż do Gdańska, który jest bliżej położony.

W związku z powyższem Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni wyjaśnia, że oba porty są pod względem taryfowym zrównane. Przy obliczaniu opłat kolejowych za przewóz z portów w Gdańsku lub w Gdyni, jak również w odwrotnym kierunku stosuje się zawsze tę samą odległość, o ile ma być stosowana ulg. tar. portowa. Przy opłacaniu normalnych taryf stosuje się dla obu portów w Gdyni w Gdańsku odległości od lub do najbliższej stacji portowej.

EKSPORT RYB DO FRANCJI.

Opublikowany został dekret Prezydenta Rzeczypospolitej Francuskiej z dnia 2-go grudnia 1933 roku, wprowadzający kontyngenty na pewne gatunki ryb słodkowodnych, a mianowicie: szczupaki, karpie, liny i węgorze. Rozporządzenie ministerjalne z tejże daty ustala następujące cyfry:

grudzień 1933 r.	1000 kwintali metrycznych
1-y kwartał 1934 r.	2000 kwintali metrycznych
2-gi kwartał 1934 r.	2000 kwintali metrycznych
3-ci kwartał 1934 r.	2000 kwintali metrycznych
4-ty kwartał 1934 r.	3000 kwintali metrycznych

Żadnych licencyj narazie władze francuskie nie wydają i podziału na poszczególne kraje nie przeprowadzają. W razie przekroczenia kontyngentu, w którymś z kwartałów, lub niezupełnego wykorzystania powyższych cyfr, różnice będą odpowiednio uwzględnione w następnym kwartale.

Wprowadzone w ten sposób ograniczenie wwozu nie zdaje się zbytnio kurczyć możliwości importowych. Całkowity bowiem import ryb tej kategorji wynosił:

w roku 1931	11256 kwintali
w roku 1932	10099 kwintali
w roku 1933 (za 9 miesięcy)	8857 kwintali

podczas, gdy kontyngent pozostawia możliwość wprowadzenia na rynek 9000 kwintali. Tem niemniej trzeba się liczyć z ewentualnemi trudnościami, wynikającemi z reguły przy tego rodzaju zarządzeniach.

DOKUMENTY, WYMAGANE PRZY IMPORCIE DRZEWA DO FRANCJI.

Przy imporcie z Polski do Francji wszystkich gatunków drzewa, objętych konwencją z dnia 12 marca 1932 będą celne władze francuskie wymagały następujących dokumentów:

1. licencji przywozowej,
2. świadectwa pochodzenia, wystawionego przez polski urząd celny lub przez upoważnioną do tego organizację gospodarczą polską; *i w tym ostatnim wypadku świadectwo pochodzenia winno być wizowane przez francuski Konsulat.*
3. Świadectwa pochodzenia wystawionego przez władze polskie zgodnie z wymaganiami konwencji z dnia 12. III. 1932. — Świadectwa te nie wymagają wizy konsularnej.

Zmiana obecna polega wyłącznie na świadectwie, żądanem w pkt. 2, którego uprzednio władze francuskie nie żądały.

Przepisy powyższe obowiązują od dnia 1-go stycznia 1934 roku.

PODPISY NA FAKTURACH KONSULARNYCH PRZY EKSPORCIE DO BRAZYLJI

Poselstwo R. P. w Brazylji komunikuje, że w myśl obowiązujących przepisów celnych w Brazylji, faktury konsularne winny być zaopatrzone własnoręcznym podpisem kierownika odnośnego konsulatu brazylijskiego (oryginał i kopja). Faktury niepodpisane, a zaopatrzone w miejsce podpisu stemplem, lub facsimile podpisu, nie są uwzględniane przez brazylijskie władze celne, co odpowiednio komplikuje odprawę celną, oraz naraża odbiorcę towaru na dodatkowe opłaty stemplowe, w związku z koniecznością wystawiania t. zw. „termo de responsabilidade" czyli zgłoszenia odpowiedzialności za towar, podobnie jak w wypadkach, kiedy faktura konsularna zaginie lub nie wpłynie na czas.

KOMPENSACYJNY WYWÓZ WYROBÓW CUKIERNICZYCH.

Został uznany za kompensacyjny wywóz następujących wyrobów cukierniczych na rynki zamorskie pozaeuropejskie przez porty polskiego obszaru celnego:

1. Czekolada oraz jej namiastki w blokach, tabliczkach — wszystko bez domieszek.
2. Sucharki, biszkopty, wafle, keksy, pierniki, andruty i inne ciasta cukiernicze — wszystko z cukrem.
3. Czekolada oraz wszelkie namiastki czekolady, wszystko z domieszką skórki pomarańczowej, orzechów, migdałów i tym podobnych, również napełnione kremem, likierem, koniakiem lub rumem; wszelkie czekoladki, pralinki i inne wyroby z czekolady, oprócz osobno wymienionych; marcepany, owoce oraz skórki z owoców, oprócz osobno wymienionych, wszystko w cukrze; proszki, pastylki — z cukrem — do wyrobu wódek i wód; wszelkie cukierki, pomadki, drażety oraz pastylki z cukru.

Do wystawiania zaświadczeń o kompensacyjnym wywozie przy wywozie wyszczególnionych wyrobów cukierniczych zostają upoważnione Izby Przemysłowo-Handlowe w terminie od dnia 15 grudnia 1933 do dnia 31 stycznia 1934 r.

ŚWIADECTWA POCHODZENIA PRZY EKSPORCIE DO HOLANDJI.

Urzędy celne w Holandji żądają obecnie przy imporcie fajansu i porcelany, pomimo, że towary te nie są skontyngentowane przedstawienia świadectw pochodzenia. Świadectwa te jednak nie wymagają legalizacji konsulatów holenderskich, wystarczą bowiem zaświadczenia Izb Przemysłowo-Handlowych lub Urzędów Celnych, ewentualnie nawet burmistrzów. Zaświadczenia te nie powinne być koniecznie zredagowane w języku holenderskim, jednak nie mogą być wystawiane w języku polskim, gdyż urzędy celne holenderskie języka polskiego nie znają.

NOWE ZARZĄDZENIA, DOTYCZĄCE OBROTU TOWAROWO-DEWIZOWEGO Z ARGENTYNĄ.

Trudności dewizowe, które ostatnio napotykał wywóz polski do Argentyny, zostały już opanowane względnie usunięte przez zarządzenia Rządu Polskiego i Rządu Argentyńskiego. Stosownie do zarządzenia polskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, od dnia 15 listopada z. r. należności za przywóz najważniejszych towarów argentyńskich, muszą być przekazywane do Banku P. K. O. w Buenos Aires względnie za pośrednictwem tego Banku. Pozwolenia na przywóz tych towarów (wełny, skór surowych, łojów zwierzęcych, kazeiny, skór futrzanych i t. p.) będą wydawane tylko pod warunkiem przedstawienia przez importera dowodu względnie zobowiązania, że odnośna ilość dewiz zostanie oddana do dyspozycji Banku P. K. O. w Buenos Aires. Wskutek tego Bank ten będzie posiadał dostateczną ilość dewiz na potrzeby eksportu polskiego, a władze argentyńskie będą miały ściślejszą ewidencję wywozu do Polski i napływu dewiz z Polski.

Niezależnie od tego zarządzenia polskiego, argentyńskie Ministerstwo Skarbu wydało dnia 10 listopada z. r. dekret, na mocy którego Komisja Kontroli Dewiz w Buenos Aires została upoważniona do wydawania importerom pozwoleń na przydział dewiz zgóry (w momencie zawierania tranzakcji). Czy to zarządzenie nie będzie wymagało względnie nie pociągnie za sobą pewnego rodzaju kontyngentowania przywozu, trudno narazie przewidzieć. W każdym razie eksporter, zawierając tranzakcję z Argentyną, będzie miał pewność, że importer ma zabezpieczony przydział dewiz na pokrycie należności w terminie. W załączeniu znajduje się tłumaczenie wzmiankowanego dekretu.

Na podstawie tych zarządzeń interesy eksportu polskiego do Argenytny zostały z punktu widzenia dewizowego zabezpieczone. Z jednej strony będzie gromadzony w Argentynie zapas dewiz z importu argentyńskiego do Polski, który w obecnych warunkach wystarczy w zupełności na pokrycie eksportu polskiego do Argentyny, z drugiej strony importer argentyński będzie miał możność regulowania w terminie swych należności wobec eksportera polskiego.

W związku z wprowadzeniem koncentracji dewiz z importu argentyńskiego do Polski w Banku P. K. O. w Buenos Aires (Banco Polaco P. K. O. — S. A.), byłoby pożądane, by eksporterzy polscy współpracujący z Argentyną, kierowali w miarę możności swe dokumenty na inkaso do tegoż Banku i by należność za towar była fakturowana w złotych polskich. Importer argentyński nie będzie miał żadnej trudności w nabyciu dewizy złotowej w Banku P. K. O. po kursie urzędowym, a Bank ten będzie miał możność wprowadzenia złotego do obrotów giełdowych w Buenos Aires.

Przy tej sposobności zaznaczyć należy, że zniżki celne, które uzyskała Wielka Brytanja w układzie handlowym z Argentyną z dnia 26. IX. 1933 r. na różne artykuły przemysłu włókienniczego, maszynowego, chemicznego i t. p., będą stosowane również do artykułów pochodzenia polskiego.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANYCH PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27. XI. DO 27. GRUDNIA 1933 R.

ARGENTYNA. Na podstawie nowych zarządzeń władz argentyńskich przydział dewiz uzależniony jest od zawizowania faktur handlowych.

W dniu 11. X. 33 r. wydane zostało rozporządzenie, wprowadzające zmiany w zakresie gospodarki dewizowej. Mianowicie rozporządzenie przewiduje, że importerzy winni wnosić podania o przydział dewiz przed dokonaniem obstalunku, tak że przy oddawaniu towaru do odprawy celnej musi być złożone prócz innych potrzebnych dokumentów pozwolenie dewizowe, wydane jak wspomniano wyżej przed zamówieniem towaru, oraz zawizowana przez właściwy konsulat faktura, stwierdzająca wartość towaru. Rozporządzenie obowiązuje od 1 stycznia 1934 r.

ANGOLA. Dekretem z dnia 11 listopada 1933 r podwyższone zostały cła na ryż, mąkę pszenną, herbatę, kawę, pszenicę i cement, przyczem powyższe towary pochodzenia portugalskiego korzystają ze zniżki celnej.

AUSTRJA. Przygotowywana jest nowela celna, wprowadzająca szereg zmian w taryfie celnej austrjackiej: między innemi wprowadzone ma być cło na pewne gatunki przędzy jutowej, które nie opłacały cła (np. przędza jutowa o grubości powyżej Nr. 8 dotychczas była bez cła). Cła na dykty mają być utożsamione z cłami zafiksowanemi w traktacie z Polską. Odnośnie innych towarów jak np. surowców służących do produkcji sztucznej żywicy, garbarstwa, wyrobów salami i t. p. ma być wprowadzona reglamentacja, uzależniająca import tych artykułów od uzyskania licencji.

Zainteresowane sfery przemysłowe mają zamiar zwrócić się do rządu z projektem zmiany dotychczasowej taryfy celnej. Ogłoszona przed dwoma laty generalna rewizja ograniczyła się tylko do wprowadzenia 4 noweli celnych. Obecny projekt ma polegać na całkowitej gruntownej zmianie taryfy celnej austrjackiej, przyczem wprowadzony ma być złoty szyling zamiast korony złotej.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK. Według wyjaśnień głównego urzędu celnego w Sydney, przymus znakowania towarów z porcelany i fajansu obowiązuje od 1 stycznia 1934 r., przyczem znak pochodzenia musi być umieszczony np. na spodeczkach na dolnej ich części; nie stosuje się to do pokrywek lub tym podobnych przedmiotów, stanowiących całość danego naczynia, które już znak ten posiada.

BELGJA. Ogłoszona została lista towarów, których import do Belgji jest zreglamentowany. Lista ta zawiera następujące grupy towarów: 1) licencje wydawane przez belgijskie ministerstwo rolnictwa: masło, wieprzowina świeża, świnie, świeża wołowina, bydło rogate, mleko, śmietana i wyroby, pasztety z wątroby, specjalnie niewymienione rodzaje mięsa, baranina, barany, ziemniaki, wędliny; 2) licencje wydaje ministerstwo przemysłu i pracy: produkty z kukurydzy, węgiel, cukier, materjały, tłuszcze do haftu, przę-

dza ze sztucznego jedwabiu, file, materjały filcowe z jedwabiem, jedwabne wyroby dziane. obuwie skórzane, obuwie na podeszwie gumowej, obuwie, kopalniaki, odzież męska i damska, krawaty, kołnierzyki, mankiety i półkoszule: 5) licencje na ryby wydawane są przez marynarkę. Licencje na import soli udziela ministerstwo przemysłu i pracy. W belg. dzien. urz. z dnia 20 grudnia 1933 r. ogłoszone zostało rozporządzenie wprowadzające bardzo wysokie stawki celne na dykty. Zwyżka obejmuje poz. 649 tar. belgijskiej. przyczem nowe cła przedstawiają się następująco: forniery i dykty w stanie surowym z brzozy i olszy — 27 fr., z sosny i innych bliżej nieokreślonych gatunków drzewa twardego — 35 fr., z topoli, osiny i innych gatunków twardego drewna — 90 fr. Cła na dykty lakierowane, polituruwane, malowane i t. p. wynosi 120 fr. — dykty z drewna kolorowego 180 fr. Do wyżej podanych ceł dochodzi wprowadzona w marcu 1932 r. dodatkowa opłata celna w wysokości 15%.

Wprowadzona została reglamentacja importu mebli giętych (poz. 674), specjalnie niewymienionych mebli (poz. 677) i mebli ozdobnych (poz. 678). Powyższe rozporządzenie weszło w życie z dniem 25 grudnia 1933 r.

BRAZYLJA. Rząd brazylijski ustanowił kurs milrejsa złotego — 6,2 milrejsa papierowego: kurs ten obowiązuje przy opłacaniu stawek celnych do 31 grudnia 1933 r. W roku 1934 kurs ten ma wynosić 8 milrejsów papierowych.

Na skutek dekretu francuskiego z dn. 20. X. 33 r. w sprawie likwidacji kredytów handlowych wprowadził rząd brazylijski z dniem 23. X. w życie dekret, ustalający w stosunku do towarów francuskich podwójne opłaty celne według taryfy generalnej oraz uzależniający przywóz tych towarów od pozwoleń Min. Handlu. W odpowiedzi na dekret ten rząd francuski ustalił z dn. 31. X. 1933 r. pobieranie od towarów brazylijskich oprócz ceł generalnych specjalnej opłaty dodatkowej, równej dwukrotnym stawkom generalnej taryfy celnej. W ten sposób stosunki handlowe francusko-brazylijskie zostały zahamowane.

Dekret z 19. X. 33 r. wprowadził obostrzenia w zakresie handlu walutami. mianowicie wszelkie czynności wymiany walut, dokonane bez pośrednictwa banków specjalnie do tego upoważnionych, będą uznane za nielegalne.

Stosownie do ogłoszenia banku emisyjnego począwszy od 6. XII. 33 r. przydział dewiz dokonywany będzie tylko na cele importu surowców i towarów, które w Brazylji nie są produkowane.

W ostatnich czasach dają się słyszeć skargi odnośnie legalizowania faktur konsularnych. Jak wiadomo. brazylijskie władze celne wymagają, by przy legalizacji faktur podpis konsula był uskuteczniany własnoręcznie, tymczasem niektórzy konsulowie używają do tego stempla. Należy zaznaczyć, że niestosowanie się konsulatów do tych przepisów naraża importera na poważne przykrości przy cleniu towarów.

BUŁGARJA. W dniu 4 grudnia 1933 r. ogłoszone zostało rozporządzenie, powołujące do życia biura kompensacyjne przy Izbach Przemysłowo-Handlowych. Celem biur tych jest przeprowadzenie wszelkich tranzakcyj kompensacyjnych. O ile tranzakcja zawarta jest bez udziału Izby, to jednak podpisanie jej musi być uskutecznione w Izbie.

Według zarządzenia Banku Narodowego, kontyngenty importowe na rok 1934 mogą być przyznawane tylko tym firmom, które przedstawiają poświadczenie władz podatkowych, stwierdzające złożenie deklaracji podatkowej, na podstawie której dokonywany jest wymiar podatku przemysłowego z tytułu handlu towarami, o których import zwracają się. Przędzalnie bawełny zwolnione są przy imporcie przędzy od obowiązku posiadania specjalnego pozwolenia Banku Narodowego.

Na mocy rozporządzenia ministra przemysłu i handlu zabroniony został bezcłowy import tektury. Jednocześnie z powyższem wydane zostało odnośnym urzędom celnym rozporządzenie, na mocy którego, wszelki import bibułki łżejszej lub cięższej niż 40 gr w 1 m^2 przeznaczonej jako bibułka papierosowa winien być w urzędzie celnym zatrzymywany, a próbki przesłane do ministerstwa finansów, które w zależności od wyniku zbadania próbek, wyda pozwolenie na przepuszczenie lub zatrzymanie towaru. Importerzy winni więc dla uniknięcia nieporozumień, próbki takie wysłać przed importem do wyżej wymienionego ministerstwa, wydział akcyzowy.

W myśl zarządzenia banku narodowego przydział kontyngentów importowych na r. 1934 utrzymany ma być w ramach przydziałów r. 1933.

W zakresie handlu kompensacyjnego przyznano wzamian za eksport bydła, mięsa, węgla kamiennego i drzewa możność otrzymywania kontyngentów dodatkowych w wysokości 100% kontyngentów normalnych.

CHINY. Według doniesień prasy, rząd chiński ma zamiar podwyższyć cła od stycznia 1934 r.

Rozporządzeniem z dnia 16 grudnia 1933 r. podwyższone zostały stawki celne na ryż w wys. 1, — złot. jednostki celnej za picul, na jęczmień, soczewicę, kukurydzę, proso, owies i zboże w wys. 10% ad val.

CZECHOSŁOWACJA. Na mocy rozporządzenia ministra finansów z dn. 9 grudnia, ustanowione zostały aż do odwołania cła na masło i tłuszcze a mianowicie: poz. 88 masło naturalne świeże lub solone, również topione — 210 kc. od 100 kg.; poz. 89 a) smalec wieprzowy i gęsi surowy 150 kc. od 100 kg.; poz. 98 b) smalec wieprzowy i gęsi topiony 200 kc. od 100 kg.

DANJA. Ustanowiony został nowy podatek importowy od mąki pszennej w wysokości 5,28 kr. od 100 kg.

Komisja Walutowa uchwaliła wprowadzić szereg towarów na listę artykułów, przy których imporcie wymagane jest przedłożenie pozwolenia dewizowego. M. in. dotyczy to: herbaty, ryżu, pierza w stanie nieoczyszczonym, skór, nawozów sztucznych i tytoniu. Wykreślone zaś z listy tej mogą być: dekstryna, mąka kartoflana, krochmal, klej, syrop i inne.

ESTONJA. Opracowany przez Min. Gospodarki projekt ustawy walutowej przewiduje utrzymanie korony na poziomie nie niższym niż 1 Ł — 19.20 kor. W ten sposób przywrócony zostałby parytet z koroną szwedzką.

FINLANDJA. Rozporządzeniem z dnia 21 listopada 1933 r. wprowadził rząd nową ustawę (poprzednia z dnia 29 grudnia 1927 r.) odnośnie kontroli importu masła i sera, na mocy której przy imporcie tych towarów wymagane jest przedłożenie kilku próbek (dotąd wymagana była jedna), o wadze najmniej 300 gr, miejskiej kontroli masła.

Parlament fiński na sesji z dnia 12 grudnia 1933 r. wprowadził cło importowe w wysokości 30 Fmk. za 1000 kg. na węgiel, antracyt i koks. Jednocześnie uchwalono cło importowe w wysokości 0.05 Fmk. za 1 kg. na sól warzoną, oraz podwyższono cło na surowy olej lniany z dotychczasowej stawki 0,50 Fmk. za 1 kg. brutto na 0.65 Fmk.

FRANCJA. Przyjęty został przez Izbę projekt zniżki opłaty licencyjnej na drewna poz. 128 i 128 bis. zwyżki cła na obuwie drewniane poz. 399 t. celnej franc. Na mocy ogłoszonego w Journal Officiel z dn. 25 listopada rozporządzenia wyczerpane zostały kontyngenty dla „autres pays" na zabawki poz. 646 C/D i F, szczotki do zamiatania (poz. 596), aparaty i instrumenty fizyczne (poz. 634 quater A), skóry podeszwowe (poz. 476 B 2), również na mocy rozporządzenia z dnia 30 listopada 1933 r. wyczerpany został kontyngent przydzielony Polsce na konfekcję męską i dla chłopców (poz. 460 E).

W ostatnich czasach władze celne francuskie przy imporcie wszelkich gatunków drzewa z Polski żądają przedłożenia formalnego świadectwa pochodzenia: uży-

wane dotąd w miejsce świadectw pochodzenia licencje przywozowe wystawione przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu w Warszawie nie mogą tych świadectw pochodzenia zastąpić.

Świadectwo pochodzenia może być wystawione przez Izbę Przemysłowo-Handlową i wizowane przez francuski konsulat, albo może być wystawione przez polski urząd celny, w którym to wypadku wiza konsularna nie jest potrzebna.

Przy eksporcie przez Gdańsk lub Gdynię najracjonalniejszem byłoby wystawianie świadectw pochodzenia przez odpowiedni urząd celny w Gdańsku lub w Gdyni na cały ładunek okrętowy.

Ponieważ w dekretach, wydanych przez rząd francuski, odnośnie przymusu znakowania towarów krajem pochodzenia nie był podawany numer taryfy celnej, pod którą towar ten podpada, przeto dla uniknięcia nieporozumień i ułatwienia orjentacji podajemy zestawienie wszystkich towarów, co do których winny być stosowane wyżej wymienione rozporządzenia: poz. 25 — pióra ozdobne; 34 — jaja; 37 — masło; 38 — miód; 84—87 — owoce świeże lub w konserwach; 222 — ołów w bryłach, płytach i t. p.; 224 — cynk walcowany; 30 — kredki pastelowe; 308 bis — farby do malowania obrazów; 308 ter. farby w pudełkach; 344—346 bis — fajans; 347 A — porcelana stołowa i toaletowa; 347 B 347 quater — serwisy porcelanowe do kawy i herbaty; 358 — wyroby z odpadków szklanych; naszyjniki ze sztucznych pereł; 361 — żarówki; 365, 366, 367 — przędza jutowa; 382 ff. — tkaniny jutowe surowe lub mieszane; nowe worki jutowe, plecionki, podeszwy, pasmanterja, dywany jutowe gładkie; aksamity i plusze jutowe, tkaniny, batysty, lniane, bawełniane, z jedwabiu naturalnego lub sztucznego lub mieszane, chustki do nosa, kwadratowe serwetki, szale, prześcieradła kąpielowe, obrusy, ścierki; wyroby dziane wszelkiego rodzaju; 241 bis — taśmy do maszyn do pisania; wzory haftu; 460 — konfekcja damska i dziecinna; 460 ter. — kołnierzyki stojące i mankiety 461 ff. — papier listowy, koperty i t. p.; 461 ter. — papier przebitkowy t. zw. papier węglowy i t. d.; 480 ff. — obuwie wszelkiego rodzaju; 495 — artykuły stołowe i zdobnicze, srebrne i złocone; złote pióra; zapalniczki; 496 — biżuterja ze złota lub srebra lub z innych metalów, srebrzona lub złocona; 496 bis — biżuterja sztuczna, puderniczki; pudełeczka; zamki do walizek i torebek; 525 — narzędzia do maszyn; 526 quinquies — maszynki do golenia, piecyki i t. p. (za wyjątkiem aparatów gazowych); 532, 533 — palniki do wyżej wymienionych maszynek do gotowania; 535, 535 bis — armatury (wentyle, kurki i t. p.); 537 — narzędzia ręczne; 544—544 bis — igły do szycia; 546 szpulki; 546 bis sprzączki, klamry, haftki; 548 — stalówki; 549 — wyroby nożownicze; 559 — zamki — 559 bis — wszelkie zamki do rolet i stor; 559 — ter — zawiasy do drzwi; 559 quater — klucze, rygle, sworznie; 564 — gwoździe do tapet i pluskiewki; 568 — przedmioty domowego użytku i toaletowe, naczynia kuchenne, szyldziki, reklamy i t. p. pudełka, sztuce, obsłonki do lamp elektrycznych; 572 — naczynia kuchenne i przedmioty do domowego użytku miedziane, 572 bis — narzędzia miedziane: lampy i aparaty do lutowania; 573 ozdoby z miedzi; 574 — palniki do lamp, wyroby blacharskie; 575 — naczynia toaletowe miedziane; 575 bis — gwaździe do tapet; 576 — kapsle i kroplomierze; 576 ter akumulatory elektryczne; 576 quater — suche elementy; 577 — kapsle i kroplomierze z cyny; dewocjonalja i ozdoby z cyny; 578 — narzędzia z cyny; 579 — sztućce niklowe lub niklowane, niklowe pochewki do lamp kieszonkowych, dewocjonalja i ozdoby z niklu, naczynia kuchenne z niklu, zamki i armatury niklowe; 579 bis — sztućce aluminjowe, pochewki do lamp, dewocjonalja i ozdoby aluminjowe, naczynia kuchenne, 580 — broń palna; 590—593 bis — meble drewniane; 612 — kapelusze damskie i dziecinne słomiane,; 620 C wyroby gumowe; 620 F odzież gumowa 620 N — śniegowce; 620 R — guma do wycierania; 627 i 627 bis — kapelusze damskie i dziecinne z jedwabiu sztucznego; 630 ter precyzyjne instrumenty do kreślenia; 636 obsadki do piór i ołówków; 641 bis — t. zw. amerykańska bielizna; 644 i 644 bis — wyroby szczotkarskie; 645 — zatrzaski; 650 — kapelusze damskie i dziecinne, przybrane; 651 — kwiaty sztuczne; 652 — parasole i parasolki.

Na mocy ogłoszenia w Journal Officiel z dn. 30 listopada 1933 r. wyczerpany został kontyngent dla Polski na odzież męską i dla chłopców (poz. 460 E). Przedłożony został Izbie do zatwierdzenia projekt skontyngentowania przywozu młodego bydła, mięsa mrożonego i masła. Wyczerpane zostały kontyngenty dla „autres pays“ na materjały pomocnicze drukarskie (poz. 521 bis), piły okrągłe (537), przędzę bawełnianą surową (368), zabawki kauczukowe (646 L/4).

Dekretem z dnia 15 grudnia 1933 r. podwyższone zostało cło na konserwy ze szparagów, które wynosi obecnie w taryfie generalnej — 600 fr. i minimalnej 600 fr. od 100 kg.

Na mocy rozporządzenia z dnia 18 grudnia 1933 r. ustanowiony został ulgowy kontyngent nasion konopi przeznaczonych do zasiewu w wysokości 40.000 q w czasie od 1 września do 31 sierpnia 1934 r. Nasienie to musi być importowane w zaplombowanych workach, pozatem wszelki transport musi być zaopatrzony w odnośnie numerowane zaświadczenie kontrolne, wydane przez urzędy kraju produkcji, przyczem w zaświadczeniu musi być podany kraj pochodzenia, znak towarowy, waga brutto, kolor kwiatu i rok zbioru.

GRECJA. W związku z zadawalającym stanem tegorocznych zbiorów wprowadził rząd grecki zakaz importu wszelkiego zboża z zagranicy.

HOLANDJA. Jednogłośnie przyjęty został przez Izbę projekt reformy skontyngentowania importu. Jednocześnie z powyższem ogłoszony został dekret królewski, ustanawiający wejście w życie nowej ustawy o podatku obrotowym z dniem 1 stycznia 1934 r. W holenderskim Dz. Ust. z dnia 30 listopada ogłoszono cały szereg dekretów, przedłużających na okres trzech miesięcy skontyngentowanie następujących towarów: cynku w płytach, gwoździ drucianych, drutu kolczastego i zwyczajnego żelaznego, tkanin drukowanych, kolorowych, bielonych i niebielonych materjałów bawełnianych, obrusów, serwet, ręczników, ścierek, prześcieradeł i kap.

W związku z kontyngentowaniem importu wszelkiego rodzaju makuchów, rozporządzenie z dn. 24 listopada wyjaśnia, że reglamentacja ta odnosi się również do kości tłuczonych, mączki kostnej, śrutu itp.

W Dzienniku Ustaw z dnia 9 grudnia 1933 r. ogłoszone zostało rozporządzenie, na mocy którego zabroniony został import świeżych, mrożonych śledzi.

Na mocy rozporządzenia z dnia 11 grudnia 1933 r. skontyngentowany został import świeżych i mrożonych ryb morskich. Kontyngent ustalono w wysokości 100% importu w latach 1930, 1931 i 1932. Jednocześnie przy imporcie tych artykułów wymagane jest przedłożenie świadectwa pochodzenia.

HISZPANJA. Z dniem 8 grudnia 1933 r. wprowadzono na okres tymczasowy zakaz importu okorowanej wikliny o długości powyżej 80 cm., bez różnicy, czy jest cięta wzdłuż, czy wpoprzek, bielonej lub farbowanej.

WP. IRLANDJA. Rozporządzeniem z dnia 2 grudnia 1933 r. wprowadzone zostało dodatkowe cło w wysokości 18 szyl. od sztuki na kury, indyki, gęsi i kaczki.

INDOCHINY. Wprowadzone zostały nowe cła na masło, kapelusze i stożki kapeluszowe wszelkiego rodzaju.

INDJE HOLENDERSKIE. Z dniem 13 grudnia 1933 r. skontyngowany został import piwa i ustanowiona wysokość kontyngentu, wynoszącą na okres 3 miesięcy 1.175.000 litrów.

JAPONJA. Do parlamentu złożono projekty ustaw, przewidujące wprowadzenie nowych stawek celnych

wobec towarów, pochodzących z krajów, które nie zawarły z Japonją traktatu handlowego lub też utrudniają import japoński.

JUGOSŁAWJA. Okólnik Banku Narodowego z dn 7 grudnia 1933 r. wprowadza z mocą obowiązującą wstecz od 1 grudnia 1933 r. przymus 100% kompensaty w obrotach z Polską.

ŁOTWA. Według oświadczeń półurzędowych przydział dewiz na surowce i półfabrykaty ma być dokonywany w takich rozmiarach, by pokrywał zapotrzebowanie przemysłu łotewskiego.

Wobec braku dostatecznej ilości dewiz na cele importu komisja regulowania przywozu postanowiła ograniczyć przydział dewiz, m. in. na skóry niegarbowane, porcelanę, fajans, płyty szklane, wyroby drzewne i artykuły luksusowe.

Zawarty ostatnio traktat handlowy łotewsko-litewski ustala listę towarów, które mają we wzajemnej wymianie handlowej korzystać ze specjalnych przywilejów, oraz wysokość kontyngentów. M. in. Łotwa uzyskała przywileje dla przędzy, obuwia gumowego, ryb, cementu, chemikalij, a Litwa dla koni, gęsi, siemienia lnianego i szeregu artykułów rolniczych.

MAROKKO. Poglądy co do potrzeby uprzywilejowania towarów francuskich w kolonjach są coraz szerzej rozpatrywane i istnieje prawdopodobieństwo, że mogą zostać w pewnym stopniu zrealizowane na terenie Marokka. Zmiana dotychczasowego systemu celnego nie może być przeprowadzona natychmiast ze względu na stanowisko szeregu państw, importujących do Marokka. Wzmagająca się jednak konkurencja dostaw japońskich może wpłynąć na wprowadzenie w życie projektowanych zamierzeń.

NIEMCY. Minister Gospodarki Rzeszy zarządził wyłączenie z ogólnych pozwoleń dewizowych od dnia 1. I. 1934 r., sprowadzanych z zagranicy artykułów rolniczych. Przydział dewiz na cele importu niżej wyliczonych artykułów odbywać się będzie na podstawie specjalnych pozwoleń. Rozporządzenie obejmuje przywóz ryżu, olejów i tłuszczów, makuchów, papierówki oraz kwasu siarkowego i koni.

W dniu 7 grudnia 1933 r. ogłoszone zostało zarządzenie Ministra Gospodarki, wprowadzające zmiany w zakresie przepisów dewizowych, głównie w sprawach moratorjum transferowego i papierów wartościowych.

W dniu 15 grudnia 1933 r. podpisany został układ niemiecko-holenderski z mocą obowiązującą do 31-go grudnia 1934 r. M. in. traktat przyznaje ulgi przy imporcie masła, sera i jaj z Holandji do Niemiec, zaś zapewnia stronie niemieckiej ułatwienie w zakresie systemu kontyngentowania przywozu.

PERSJA. Na szereg towarów, których przywóz dotychczas był zabroniony, wprowadzono kontyngenty przywozowe, m. in. na wyroby konfekcyjne, meble, porcelanę, zabawki, wyroby galanteryjne, artykuły biurowe, konserwy i t. p. W celu wykorzystania tych kontyngentów, importer musi złożyć uprzednio certyfikat wywozowy, stwierdzający dokonanie wywozu produktów perskich. Przymus oddawania dewiz stwarza trudności w utrzymywaniu stosunków handlowych z Persją.

Rozporządzeniem z dnia 14 listopada 1933 r. podwyższone zostały w dwójnasób kontyngenty m. in. na szelki, tkaniny bawełniane, parasole i parasolki, lampy i ich części, porcelanę, czcionki drukarskie i klisze, farby syntetyczne, olejne i lakiery, żywicę ziemną, cement, świece, smary, ceratę, przędzę jedwabną i bawełnianą, pastę do obuwia. Trzykrotnie powiększone zostały kontyngenty na: żelazo i stal, tkaniny bawełniane wzorzyste, wyroby szklane, cynę, mosiądz, miedź, nikiel i aluminjum w płytach, papier listowy i tapety, śniegowce, klucze, zamki i t. p. Jednocześnie z powyższem, zniesiono zakaz przywozu odnośnie około 100 towarów i wprowadzono na te towary kontyngenty. Szczegółowa lista do przejrzenia w P. I. E.

RUMUNJA. Na mocy rozporządzenia z dn. 7 listopada 1933 r. import ryb żywych (poz. 22) i grochu suszonego (poz. 289) podlega reglamentacji t. j. import tych towarów uzależniony jest od uzyskania licencji.

STANY ZJEDNOCZONE. Wprowadzony został tak zwany podatek wyrównawczy od wyrobów wieprzowych, wynoszący od funta amer. 3/10 centa na nóżki, uszy i t. p. oraz 5 centów od szynki bez kości.

SZWECJA. Zainteresowane sfery metalowo-przetwórcze przedłożyły projekt wprowadzenia cła na biel cynkową, przyczem domagają się wprowadzić narazie zakaz przywozu tego artykuły. Decyzja rządu jest niewiadoma.

Na skutek nadmiernej podaży paszy wprowadził rząd szwedzki z dniem 23 grudnia 1933 r. zakaz importu owsa, kukurydzy, ziarna pastewnego, peluszki, wyki, otrąb i t. p. rodzajów paszy.

TURCJA. Ogłoszona została lista towarów, które na mocy zawartego ze Szwajcarją traktatu dozwolone są do importu poza kontyngentami; obejmuje ona około 54 pozycyj i dotyczy m. innemi kleju, pasów transmisyjnych, przędzy wełnianej i bawełnianej, wyrobów gumowych, porcelany, narzędzi, aluminjum, farb ziemnych, lakierów i t. p.

UNJA POŁUDNOWO - AFRYKAŃSKA. Rozporządzeniem z dnia 12 listopada 1932 r. wprowadził rząd afrykański dodatkowe cło na odzież polskiego pochodzenia. Obecnie rozporządzenie to ma się stosować również do artykułów polskich reeksportowanych przez Niemcy, W. Brytanję, WP. Irlandję, Holandję, Belgję, Francję, Włochy lub Czechosłowację.

WENEZUELA. Rozporządzeniem z dn. 9 listopada 1933 r. wprowadzono cały szereg zwyżek celnych i wprowadzono nowe cła na niektóre towary. Zwyżką objęte zostały następujące towary: masło, bielizna i pończochy bawełniane, bielizna stołowa i pościelowa, prawidła do luster, pudełka do papierosów.

WĘGRY. Rozporządzeniem z dn. 2 grudnia 1933 r. wprowadzono reglamentację importu około 44 pozycyj tar. celnej węgierskiej, między innemi na octan ołowiowy (poz. 283), olej żywiczny (351), biel cynkową (414 c), kwas salicylowy (poz. 444), papier woskowy i parafinowy (504 c), stożki kapeluszowe filcowe (634 a), gotowe kapelusze męskie i damskie (636 a), 637), rękawiczki skórzane (659), blachę aluminjową (775 c 1), nożyczki (944 a) 2), grzebienie (946 c) i t. p.

WIELKA BRYTANJA. Przyjęty został przez parlament projekt znakowania krajem pochodzenia importowanego drobiu. Zarządzenie to weszło w życie z dn. 27 grudnia 1933 r. Znak kraju pochodzenia winien być umieszczony na obu skrzydłach ptactwa. Jednocześnie z powyższem wprowadzone zostały nowe przepisy, dotyczące uregulowania importu farb; artykuły te zostały skreślone z listy towarów wolnych od cła, pozatem podatkowe cło wynosi 20% ad valorem na wszelkie pigmenty, stanowiące organiczno-syntetyczne farby lub materjały do wyroby tychże. Import wszelkich mieszanin, zawierających farby syntetyczne, lecz nieprzeznaczonych do malowania, uzależniony jest od uzyskania licencyj.

WŁOCHY. Z dniem 11 grudnia 1933 r. wprowadzono zwyżkę cła na jod i pochodne a mianowicie: poz. 670 a) — 150 lirów, 670 b) — 195 lirów, 635 — 167 lirów, 725) — 230 lirów od 1 kg.

W dn. 2. XII. 1933 r. ogłoszone zostały podwyżki ceł na mąkę pszenną i kukurydzianą, maszyny do pisania, aparaty radjowe, jednocześnie zaś rozszerzono listę towarów dopuszczonych do obrotu uszlachetniającego oraz listę towarów zwolnionych od opłaty 15% od wartości (włosie, szczecina, azbest). Cło na węgiel drzewny w wys. 4 lir. od 100 kg przedłużono do 31-go grudnia 1934 roku.

WIADOMOŚCI PODATKOWE

ULGI PRZY NABYWANIU ŚWIADECTW PRZEMYSŁOWYCH W ZWIĄZKU Z WALKĄ Z BEZROBOCIEM.

W związku z akcją zwalczania bezrobocia Ministerstwo Skarbu na podstawie art. 94 ustawy o państwowym podatku przemysłowym (Dz. U. R. P. Nr. 17 z r. 1932, poz. 110) upoważnia Izby Skarbowe (Urząd Wojewódzki Śląski) do udzielania przedsiębiorstwom przemysłowym, zatrudniających do 1.000 robotników, następujących ulg przy nabywaniu świadectw przemysłowych:

a) zezwolenia na nabywanie na rok 1934 świadectw przemysłowych tej samej kategorji, co i na rok 1933 w wypadku zwiększenia ilości zatrudnionych robotników w okresie od dnia 1 października do dnia 31 grudnia 1933 r.;

b) zwalniania od dopłaty do ceny świadectwa przemysłowego wyższej kategorji w wypadku, gdy w okresie od dnia 1 stycznia do 1 lipca 1934 r. będzie miało miejsce zwiększenie ilości zatrudnionych robotników w porównaniu z ilością, przyjętą za podstawę do określenia kategorji świadectwa przemysłowego na rok 1934.

Ulgi powyższe mogą być udzielane jedynie przedsiębiorstwom, które przyczyniają się do akcji zwalczania bezrobocia, przyczem ulgi te z reguły nie mogą obejmować takich przedsiębiorstw, które ze względu na charakter swej działalności corocznie w pewnych okresach zwiększają ilość zatrudnionych robotników.

Wymienione wyżej ulgi mogą być udzielane na indywidualne podania płatników, wnoszone do właściwego urzędu skarbowego. Urzędy skarbowe winny złożone podania przedstawić wraz z wnioskiem do decyzji Izby Skarbowej (Urzędu Wojewódzkiego Śląskiego) w terminie do dni 7 od daty złożenia podania.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE i EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma francuska pragnie zakupić większą ilość rogów bydlęcych, odpadków rogów, mączki rogowej, albuminy, mączki skórzanej, kopyt. R/28874/66/Gi.

Firma niemiecka pragnie objąć przedstawicielstwo eksporterów masła. R/28864/4/C/Gi.

Firma niemiecka poszukeje dostawców tłuszczu kurzego. R/29226/31/Gi.

Firma francuska pragnie nawiązać stasunki handlowe z polskimi eksporterami drzewnymi. P/28656/3 R/Do.

Firma jugosłowiańska chce nawiązać stosunki z polskimi eksporterami surowego wosku mineralnego. P/28351/42/Do.

Firma francuska pragnie nawiązać stosunki handlowe z polsk. eksporterami dykt. P/28878/40.

Firma południ.-afr. pragnie nawiązać stosunki handl. z polskimi eksporterami deseczek do skrzyń na owoce. P/27911/R/Do.

Pewna firma fińska interesuje się importem dębiny surowej. P/28446/40/Do.

Firma austrjacka interesuje się importem mączki drzewnej. P/27621/40/Do.

Firma gdańska poszukuje wytwórców broszek, wisiorków, cygarniczek. P/28468/Sz.

Firma francuska z oddziałem w Marokku poszukuje wytwórców wyrobów fajansowych stołowych. P/28495/65/Sz.

Firma szwedzka pragnie importować węgiel, chmiel, sól, oleje smarowe, benzynę, chemikalje, len, grzyby, tekstylja. P/26587/4L/Sz.

Wyroby galanteryjne artystyczne z masy perłowej, jak imitacje muszli, konch, poszukiwane są przez firmę holenderską P/28564/64/Sz.

Firma belgijska pragnie zakupywać materjały budowlane wszelkiego rodzaju. P/28191/3E/Sz.

Firma holenderska pragnie zakupywać lalki i wyroby koszykarskie. P/28585/49/Sz.

Firma polska w Afryce poszukuje wytwórców harmonijek ustnych, oraz szczoteczek do mycia rąk P/28826/59/Sz.

Firma w Ostendzie pragnie nawiązać kontakt z polsk. firmami eksport. drzewa budowlanego. Obejmie przedstawicielstwo.

Firma niemiecka pragnie nawiązać stosunki z polskiemi eksporterami krzeseł z drzewa bukowego. P/28991/40.

Firma holenderska nawiąże stosunki z polsk. eksport. drzewa bukowego piłowanego. P/28900/40/Do.

Firma francuska pragnie nawiązać stosunki handlowe z polskimi eksporterami dykt do wyrobów mebli artystycznych. P/29822/40/Do.

Firma w Tunisie pragnie nawiązać stosunki handlowe z polskimi eksporterami wyrobów stolarskich, ciesielskich (z czerwonej sosny). P/29785/3R/Do.

Firma włoska interesuje się wyrobami ceramicznemi, jak medaljony z głową Chrystusa, Matką Boską, statuetki aniołków na groby itd. P/27362/65/Sz.

Firma w Capetown pragnie zakupywać w Polsce czekoladę i inne słodycze. P/27942/60/Sz.

Firma angielska poszukuje dostawców gipsu dla celów dentystycznych, chirurgicznych i artystycznych. P/27772/65/Sz.

Firma budowlana angielska pragnie zakupywać w Polsce kafle białe glazurowane. Wzór do obejrzenia w Instytucie. P/27767/65/Sz.

Firma niemiecka (hamburska) interesuje się reeksportem z Polski do Kanady bawełnianych chustek na głowę. P/28989/64/R.

Firma egipska interesuje się importem tekstylji papieru wszelkiego rodzaju, nici ze sztucznego jedwabiu, oraz skór na obuwie. P/28380/3M/R.

Firma szwedzka pragnie uzyskać przedstawicielstwo polskiej fabryki, produkującej podwiązki, szelki i t. p. P/28912/64/R.

Firma angielska pragnie importować z Polski futra ze skór owczych farbowane i naturalne, oraz pantofle z owczych skór. P/29127/30/R.

Na rynku holenderskim istnieje znaczny popyt na berety. P/29232/64/R.

Firma palestyńska interesuje się konserwami rybnemi. R/28994/70/Gi.

Firma niemiecka pragnie stale zakupywać znaczne ilości pranej sierści. R/28785/27/Gi.

Firma hiszpańska z Wysp Kanaryjskich prosi o oferty na fasolę cif. Las Palmas. R/30498/3T/Pi.

Firma w Tunisie poszukuje zastępstwa firm produkujących artykuły bawełniane, fajansowe, porcelanowe i t. d. P/29782/65/Sz.

FIRMY FRANCUSKIE, INTERESUJĄCE SIĘ IMPORTEM MEBLI Z POLSKI.

J. Bergman succ — 9, place St. Pierre-Le Vieux, Strasbourg (Bas-Rhin);

Arnold Bernsohn, Magasin de Meubles au Gutenberg, 16 r. res Seruiers Str.;

Jacquemin & Cie, Fabr. Strasbourgecise de Meubles d'Art — 44, rue de Vieux Marché aux-Vins, *Strasbourg;*

G. Moeder & Cie, Ameublement et Decor, d'Interieure — 7 r. du 22 Nocembre, Str.

M. & J. Wolf, Mag. Generaux d'Ameublement — 1, place de La Gare, Strasbourg,

Jaques Wolff, propr. Jaques et Issac Wolff, — 4, r. du Noyer, Strasbourg,

Faude Henri, — 42, rue Vauban, Colmar (Haut Rhin);

Hohwald, — 21, b. Grand'rue, *Colmar;*

Magasins Modernes, — 22 Grand'rue, *Colmar;*

Menegoz-Zurcher, — 4, place des Dominicains, *Colmar;*

Kahn Fredes, — 106, rue de la République, *Guebwiller* (Haut-Rhin);

Aux Galeries de Mulhouse, *a Mulhouse* (Haut Rhin).
Eugene Banholzer „
J. & B. Bernheim „
Bloch Haas „
Gerson Cywie „
Emile Drumm *a Mulhouse* (Haut Rhin).
Grands Magasins du Globe „
Ad Harle „
Vve A. Kaufmann „
Achille Levy & Fils „
Albert Luthringer „
Léon „
Oscar „
Emile Muller, rue St. Claire „
Salomon Pimselstein „
Mme J. Rauch „

SPIS RUMUŃSKICH IMPORTERÓW I EKSPORTERÓW.

Staraniem Izby Przemysłowo Handlowej w Bukareszcie wyszedł z druku w czterech językach spis rumuńskich importerów i eksporterów. Wydawnictwo to, noszące w języku francuskim tytuł: „Annuaire des importateurs et des exportateurs de Roumanie" (1933—1934), we wstępie podaje zwięzłe dane dotyczące handlu zagranicznego Rumunji, a następnie na stukilkudziesięciu stronach zawiera wykazy firm eksportujących i importujących ułożone wg. branż i miejscowości. Układ wydawnictwa jest bardzo przejrzysty, łatwy do szybkiej orjentacji; materjał podany bogaty, przytem starannie wybrany.

Wydawnictwo to może oddać społecznym organizacjom gospodarczym oraz poszczególnym firmom interesującym się Rumunją, wielkie usługi.

Cena wynosi lei 250,— plus koszty przesyłki pocztą.

Zamówienia należy skierowywać bądź do Izby Przemysłowo-Handlowej w Bukareszcie (str. Bursei 2), bądź też do Izby Handlowej Polsko-Rumuńskiej, Warszawa, ul. Smolna 25.

WYSTAWY I TARGI

WYSTAWA PRÓB I WZORÓW PRODUKCJI POLSKIEJ W KRAJACH BLISKIEGO WSCHODU.

Eksponaty na wystawę prób i wzorów muszą być zgrupowane do końca stycznia 1934 r., przyczem przewiduje się, że odejdą z Warszawy do Constanzy dnia 11 lutego 1934 r., a z Constanzy statkiem polskim „Polonją" — 21 lutego. Otwarcie wystawy w Aleksandrji nastąpi około 8 marca, zaś około 28 marca w Kairze. Następnie wystawa przewieziona będzie do Tel-Aviv i otwarta około 26 kwietnia, łącząc się w ten sposób z imprezą Targów Lewantyńskich, które stanowią ośrodek zainteresowania kupiectwa wszystkich krajów Bliskiego Wschodu. Z okazji wystawy zorganizowana będzie przez Państwowy Instytut Eksportowy w połowie marca wycieczka kupców i przemysłowców polskich. Udział w wystawie ułatwi firmom eksportowym polskim pogłębienie i nawiązanie stosunków handlowych nietylko z rynkiem palestyńskim i egipskim, ale również z pozostałemi krajami Bliskiego Wschodu, a więc, Syrją, Irakiem, Transjordanją, Abisynją i in.

XV MIĘDZYNARODOWE TARGI W BRUKSELI.

Doroczne targi międzynarodowe w Brukseli odbędą się w okresie od 4 do 18 kwietnia br. Wystawcy, którzy już zamówili stoiska, obowiązani są popłacić resztę należności za nie do dnia 1 lutego.

Osoby bliżej interesujące się targami mogą otrzymać żądane informacje w referacie prasowym naszej Izby.

TARGI W TUNISIE.

W dniach 14—19 kwietnia br. odbędą się w Tunisie Targi Międzynarodowe. Okres zgłaszania uczestnictwa upływa z dniem 15 marca br. Osoby zainteresowane temi Targami mogą otrzymać bliższe informacje w referacie prasowym Izby.

KOMUNIKATY

BIURO KOLEJOWO-REKLAMACYJNE.

Przejęte przez naszą Izbę z dniem 1 listopada 1933 r. od zlikwidowanej Bydgoskiej Izby Przemysłowo-Handlowej Biuro Kolejowo-Reklamacyjne z siedzibą w Bydgoszczy, Nowy Rynek 10, wykazuje ożywioną działalność przy przeprowadzaniu reklamacyj do Zarządów Kolejowych z tytułu nieprawidłowo obliczonych należności na kolejowych listach przewozowych.

W ciągu 3 lat swego istnienia, powyższe Biuro pod fachowem kierownictwem b. długoletniego kontrolera P. K. P. uzyskało poważne wyniki, mając na uwadze, że swym zasięgiem obejmowało jedynie okręg Bydgoskiej Izby Przemysłowo-Handlowej.

Mianowicie, w 1931 r. wyreklamowano i rozliczono z firmami 41.691,27 zł
w 1932 r. wyrekl. i rozlicz. z firm. 33.120,45 zł
w 1933 r. wyrekl. i rozlicz. z firm. 55.255,81 zł

Cyfry powyższe świadczą o potrzebie i celowości istnienia Biura.

POLSKA AGENCJA INFORMACJI HANDLOWEJ.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni zwraca uwagę zainteresowanych gospodarczych sfer portowych na utworzenie w Warszawie nowej placówki informacji handlowej pod firmą: „Polska Agencja Informacji Handlowej" Warszawa, ul. Czackiego 6.

Ze względu na poważny charakter tej Agencji poleca się korzystanie z jej usług w jak najszerszym zakresie.

JESZCZE O KONIECZNOŚCI ZGŁASZANIA SIĘ PRZEDSTAWICIELI FIRM POLSKICH DO POLSKICH PLACÓWEK ZAGRANICZNYCH.

W 30 numerze naszego Biuletynu zwracaliśmy uwagę przedstawicieli firm polskich, wyjeżdżających zagranicę w celach handlowych, na konieczność odwiedzania polskich placówek konsularnych i handlowych dla poinformowania ich o celach swych podróży. Wizyty takie mogą być wysoce pożyteczne dla przybywających zagranicę przedstawicieli firm polskich, z drugiej strony są konieczne dla orjentowania placówek polskich w zakresie zainteresowań polskiego handlu z zagranicą.

Izba nasza wydaje pisma polecające do placówek polskich zagranicą oraz odpowiednio zredagowane wskazówki. Zaznaczyć przy tem należy, iż wylegitymowanie się z odwiedzenia placówek polskich zagranicą służyć będzie za podstawę do starań o następne zagraniczne paszporty ulgowe.

WALNE ZEBRANIE ZWIĄZKU EKSPORTERÓW ZIEMNIAKÓW W TORUNIU.

W dniu 5 stycznia odbyło się Walne Zebranie Związku Eksporterów Ziemniaków w Toruniu, w którem brali udział niemal wszyscy członkowie Związku. Po scharakteryzowaniu działalności Związku w roku ubiegłym przez prezesa Wydziału Wykonawczego i przedłożeniu sprawozdania rachunkowego, Walne Zebranie udzieliło Wydziałowi pokwitowania i wyraziło mu podziękowanie za skuteczną obronę i popieranie eksportu ziemniaczanego.

Następnie przystąpiono do omówienia programu działalności na rok bieżący. Postanowiono podjąć pijonierski eksport ziemniaków sadzeniaków do Hiszpanji i nawiązać stosunki handlowe z Włochami. Na rynku wewnętrznym postanowiono wzmóc penetrację i nawiązać kontakt z fabrykami przetworów ziemniaczanych.

Z kolei dokonano wyboru władz na rok 1934. Na prezesa Związku powołano p. mr. Jana Głębowicza, a podkreślić trzeba, że jest to już 4-te zkolei powierzenie tej godności p. Głębowiczowi, który jest inicjatorem Związku i jego prezesem od powstania Związku. Związek jest stowarzyszeniem, mającem na celu ułatwienie swym członkom podejmowanie eksportu ziemniaków, jak również wynajdywanie rynków zbytu. Sam Związek nie prowadzi żadnej bezpośredniej akcji handlowej.

WYDAWNICTWA

CIEKAWE WYDAWNICTWO IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W ŁODZI.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Łodzi wydała ostatnio pracę pt. „Zagadnienie scalenia podatku od obrotów włókiennictwa w Polsce i zagranicą". Pracę tę nabyć można w Biurze Izby w Łodzi. Cena 5 zł za egzemplarz.

MAPA INFORMACYJNA ROZMIESZCZENIA PRZEMYSŁU W POLSCE — Inż. S. Korytko.

ukazała się w druku, wydana przy poparciu Izby Przemysłowo-Handl. w Warszawie.

Treść mapy stanowią zakłady przemysłowe w Polsce od 20 robotników, podzielone na następujące działy: górniczy, hutniczy, naftowy, metalowy, mineralny, chemiczny, włókienniczy, drzewny, spożywczy, różny, oraz zakłady użyteczności publicznej, — elektrownie, gazownie, wodociągi.

Każdy dział przemysłu wykonany odmiennym kolorem, dzieli się na szereg oznaczeń specjalnych, których wielkość, — odpowiada wielkości pojedyńczych zakładów.

Okręg przemysłowy Katowice — Kielce — Kraków, wykonany jest osobno w podziałce podwójnej, — Zagłębie zaś naftowe i węglowe w podziałce dziesięciokrotnej mapy głównej.

Sieć kolejowa i wodna przedstawia położenie zakładów pod względem komunikacyjnym.

Powyżej opisaną mapę sytuacyjną zakładów uzupełnia ogólna mapa statystyczna, ułożona wedle województw i wielkości poszczególnych działów przemysłu; ogólne zaś zestawienie, daje obraz kolejności poszczególnych działów przemysłu w całym kraju.

Plany portów Gdańska i Gdyni, oraz ich rozwój od 1924—1932 r. pod względem osobowym, okrętowym i towarowym uzupełniają całość mapy, — wykonanej w 11 barwnych kolorach.

Mapa powyższa wykonaną została na podstawie oficjalnych materjałów Ministerstwa Przemysłu i Handlu oraz specjalnych uzupełnień.

Cena mapy wynosi zł 35; podklejonej na płótnie (składanej lub na wałkach) — zł 45.

Po wpłaceniu jednej z podanych kwot do P. K. O. na konto zby Nr. 18750, Izba wysyła mapę odwrotną pocztą bez doliczania kosztów przesyłki.

Z REJESTRU HANDLOWEGO

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 149 przy firmie: Zrzeszenie Mistrzów Malarzy i Lakierowników w Gdyni, Towarzystwo z ograniczoną poręką dnia 31 października 1933 dopisano, iż uchwałą zebrania wspólników z dnia 30. 8. 1932 spółkę rozwiązano. Kierowników, Jana Szarego i Alfonsa Tadrowskiego, mianowano likwidatorami spółki.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 90 przy firmie: „Warta", Towarzystwo Ekspedycyjne, Spółka z ograniczoną poręką w Gdyni, dnia 7 listopada 1933 dopisano: Udzielono łącznej prokury handlowcowi Władysławowi Jabłonowskiemu z Gdyni, oraz handlowcowi Aleksandrowi Stachowiakowi z Gdyni z prawem podpisywania za spółkę łącznie z każdym z prokurentów.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 258 dnia 17 listopada 1933 wpisano firmę: Banque Franco-Polonaise Societe Anonyme, Succursale de Gdynia; po polsku — „Bank Francusko-Polski, Spółka Akcyjna, Oddział w Gdyni". Siedziba spółki jest w Paryżu, miejsce oddziału w Gdyni. Celem spółki jest popieranie i rozwinięcie stosunków między Francją i Polską, dokonywanie wszelkich operacji bankowych, handlowych, finansowych, a nawet tyczących się nieruchomości lub robót publicznych we Francji, w Polsce lub we wszelkich innych krajach, bądź na rachunek własny, bądź na rachunek osób trzecich lub z udziałem osób trzecich. Kapitał zakładowy, przeznaczony na działalność w Polsce, wynosi 2.500.000 zł. Kierownikiem spółki jest Piotr Le Roy, dyrektor oddziału w Warszawie. Wicedyrektorowi Andre Littaye, kierownikowi oddziału w Gdyni, i wicedyrektorowi Leonowi Tomaszewskiemu z Gdyni, oraz Jaques Sauvain z Gdańska udzielono prokury łącznej dla oddziału Banku w Gdyni w ten sposób, że podpis każdego z nich tylko wówczas będzie ważny, o ile będzie położony obok podpisu dyrektora, wicedyrektora lub prokurenta i to we wszystkich oddziałach, ajenturach i podajenturach Banque Franco-Polonaise; po polsku Bank Francusko-Polski w Polsce i na obszarze Wolnego Miasta Gdańska. Spółka Akcyjna zarejestrowana w Paryżu dnia 24 lutego 1922 za Nr. 182.008.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tut. rejestrze handlowym wpisano dnia 2 grudnia 1933 przy firmie: Przemysł Tłuszczowy „Copra", spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Toruniu:

Kierownikami spółki są obecnie: Malew Jakób i Aron vel Mazur, zaś prokurentami są: Icko Epstein i Chaskiel Mazur, przyczem uchwałą wspólników z dnia 8 listopada 1933 zmieniono § 5 umowy spółkowej w ten sposób, że rozwiązanie spółki następuje uchwałą 51% uprawnionych głosów spólników, zaś § 6 umowy zmieniono w ten sposób, że spółkę zastępują dwaj kierownicy łącznie, albo dwaj prokurenci łącznie.

Sąd Grodzki Toruń.

Do tut. rejestru handlowego A, wpisano odnośnie do Nr. 261 firmę:

Biuro Inżynieryjne Dypl. ing. Kazimierz Daniłłowicz, Wejherowo, a jako właściciela firmy dypl. ing. Kazimierza Daniłłowicza w Wejherowie.

Wejherowo, dnia 31 października 1933 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B pod Nr. 28 przy firmie: „Nauta", Spółka do wykonywania robót morskich i podnoszenia statków, Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Gdyni, dnia 10 października 1933 dopisano:

Prawo zastępowania spółki przez likwidatorów wygasło. Spółka wygasła.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 185 dnia 7 listopada 1933 wpisano jawną spółkę handlową pod firmą: Portex Dom Handlowo-Komisowy Brojde i Berlin w Gdyni. Wspólnikami firmy są: Samuel Brojde, kupiec w Gdyni i Jerzy Berlin, kupiec w Gdyni. Spółka rozpoczęła swe czynności dnia 1 lipca 1933.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tut. rejestrze handlowym przy firmie S. Buszczyński, Toruń, wpisano dnia 25 listopada 1933, że: Firma przeszła na własność Sylwestra Buszczyńskiego młodszego, aktem notarjalnym z 12.6. 1933, Nr. 1279 rej. Notarjusza Ciechowicza z Poznania.

Sąd Grodzki Toruń.

W tut. rej. handlowym przy firmie Przemysł Tłuszczowy „Copra" spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Torunu, wpisano dnia 16 listopada 1933:

Lustiger Josek Dawid ustąpił jako kierownik firmy.

Sąd Grodzki Toruń.

Do tutejszego rejestru handlowego zapisano dziś co do firmy Cegielnia Wojtykat, Tow. z ograniczoną poręką w Tucholi, następującą zmianę:

Towarzystwo rozwiązano mocą uchwały z 2 lipca 1932. Likwidatorem jest Zenon Wiśniewski z Chojnic.

Tuchola, dnia 25 października 1933.

Sąd Grodzki.

W tut. rejestrze handlowym, dział A, pod L. 40 wpisano dnia 17 listopada 1933 r. „Zachęta", właścicielka C. Korewa, Puck, Cypra Korewa w Pucku.

Puck, dnia 20 listopada 1933 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 131 dn. 18 listopada 1933 przy firmie: Handel i Przetwór Ryb Morskich Ocean — Kazimierz Ogorzały w Gdyni, dopisano: Firma wygasła.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym. oddział B pod Nr. 236 przy firmie „Towarzystwo Okrętowe Połowów Dalekomorskich „Mewa" Spółka Akcyjna w Gdyni" dn. 10 października 1933 dopisano:

Jan Juraszyński ustąpił ze stanowiska członka zarządu, a w jego miejsce wybrano członkiem zarządu Mikołaja Niemcowa z Warszawy, a to uchwałą walnego zebrania zgromadzenia akcjonarjuszów z dnia 12 września 1933 roku.

Sąd Grodzki w Gdyni.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

NUMER 1 i 2 22. I. 1934

WYNIKI POŁOWÓW POLSKIEGO RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO W R. 1933.

Rok 1933 minął pod znakiem nowych rekordów dla polskiego rybołóstwa morskiego, rekordów tak charakterystycznych dla Gdyni i naszej pracy na morzu.

Gdy jeszcze w roku 1930 polskie rybołówstwo morskie dostarczało nam tylko 4% zapotrzebowania kraju na ryby morskie, a za resztę 96 procent sprowadzonych ryb zapłaciliśmy zagranicy dwadzieścia miljonów złotych, to rok 1933 wykazał kolosalny postęp w ilości trzydziestu procent pokrycia zapotrzebowania Polski przez nasze rybołówstwo morskie (rok 1930 trzy miljony kg, rok 1933 czternaście miljonów kg połowów polskich.)

Drugim objawem to zupełne usunięcie kryzysu z naszego rybołóstwa morskiego. Bo jeżeli w roku 1932 za połowy przybrzeżne i pełnego Bałtyku w sumie 7.184.400 kg otrzymaliśmy 1.400.605 zł to w roku 1933 7.628.980 kg ryb morskich sprzedaliśmy za 1.735.912 zł. Świadczy to dowodnie o uzyskaniu lepszych cen dzięki zwiększeniu się zapotrzebowania na ryby morskie przez nowopowstały przemysł przetwórczy przedewszystkiem na terenie portu rybackiego w Gdyni.

Objaw zwyżki cen świadczy o niemożliwości pokrycia zapotrzebowania przez nasze rybołówstwo morskie co miał możność stwierdzić P. Minister Przemysłu i Handlu Dr. F. Zarzycki podczas swej ostatniej inspekcji portu rybackiego w Gdyni. Problem budowy nowych kutrów rybackich zaopatrzonych w motory zaczyna być palącym i są widoki przeprowadzenia zwiększenia taboru naszego rybołówstwa już przez inicjatywę i kapitał prywatny. Bez tego nie może być mowy o dalszym rozwoju przemysłu rybnego na terenie Gdyni, gdzie dziś wędzarnie i fabryki konserw nie mogą być normalnie wykorzystane z powodu braku dostatecznej ilości ryb (dotyczy to rybołówstwa przybrzeżnego.)

Dalszym rezultatem dodatnim to uniezależnienie się zbytu polskiego rybołówstwa morskiego od pośrednictwa kupców gdańskich. Do niedawna Gdańsk zabierał z naszych połowów 60%, a nawet więcej, w roku 1933 udział Gdańska spadł do 30% wartości połowów, a 19% ilości połowów (Gdańsk zakupuje cenne gatunki ryb jak łososie, węgorze itp.)

Tyle co do połowów przybrzeżnych. Połowy na pełnym Bałtyku (Bornholm obok Danji) wykazały dalsze zwiększenie w stosunku do roku poprzedniego, dając w 1933 roku 166.280 kg (dorsze, flądry) o wartości 44.806 zł podczas gdy w roku 1932 117.000 o 43.675 zł. Rozwój rybołówstwa na pełnym Bałtyku ma szanse ciągłego pomyślnego rozwoju, dzięki stworzeniu ośrodka handlu i przemysłu rybnego w porcie rybackim w Gdyni dookoła istniejącej Hali i Chłodni Rybnej.

Polskie połowy śledzia na Morzu Północnem wzrosły przeszło trzykrotnie w stosunku do roku ubiegłego (rok 1932 dwa miljony kg, a rok 1933 około siedmiu miljonów kg.) Jeżeli się zważy, że nie tak dawno wydawaliśmy rok rocznie pięćdziesiąt miljonów złotych zagranicy za śledzie solone, a dopiero w latach kryzysowych suma ta spadła do dwudziestu miljonów złotych, to idea stwarzania polskich połowów śledzi na Morzu Północnem jest jednem z najważniejszych zadań naszej pracy gospodarczej na morzu. Dlatego też w interesie naszych najżywotniejszych zadań gospodarczych leży jaknajszybsze wyjaśnienie zarzutów skierowanych przeciw istniejącym dwom towarzystwom polsko-holenderskim dla połowu śledzi.

Omówienie handlu i przemysłu rybnego na naszem wybrzeżu za okres roku 1933 będzie przeprowadzone w osobnym artykule.

Dane statystyczne wedle Morskiego Urzędu Rybackiego na poszczególne gatunki przedstawiają się następująco:

Połowy przybrzeżne: łosoś duży 87.380 kg — 301.308 zł, łosoś mały 13.210 kg — 21.436 zł, troć 3.720 kg — 14.725 zł, węgorz 118.310 kg — 236.857 zł, flądry-płastugi: stornia 670.780 kg — 274.653 zł, zimnica 74.700 kg — 15.803 zł, skarp 30.630 kg — 22.176 zł, gładzica 480 kg — 160 zł, szprot 5.547.100 kg — 496.930 zł) śledź 550.970 kg — 139.267 zł, wątłusz (dorsz) 191.790 kg — 60.843 zł, sieja 2.850 kg — 4.763 zł, kwap (miętus) 111.120 kg — 49.435 zł, szczupak 22.750 kg —35.577 zł, okoń 16.400 kg — 8.455 zł, płoć 19.130 kg — 8.237 zł, certa 1.260 kg — 421 zł, piskorz 120 kg — 60 zł.

Połowy z pełnego Bałtyku: dorsze 72.210 kg, flądry 94.070 kg o łącznej wartości 44.806 zł.

Zbyt połowów przybrzeżnych i pełnego Bałtyku: do wędzarń na wybrzeżu sprzedano: 2.751.160 kg — 250.038 zł, na rynkach miejscowych i do kraju: 3.447.340 kg — 656.855 zł, do Gdańska: 1.413.790 kg — 522.970 zł, zagranicę: 16.690 kg — 36.049 zł.

DLACZEGO NIE EKSPORTUJEMY BECZEK NA ŚLEDZIE.

Polska zakupywała w dobrych latach około pół miljona sztuk beczek ze śledziami solonemi, a obecnie ilość ta spadła do 230 tysięcy szt. beczek. Zdawaćby się mogło, że powinno być duże zainteresowanie problemem wysyłania gotowych w Polsce produkowanych beczek zagranicę, gdzie pakowałoby się śledzie wysłane do Polski.

Na tą nienormalność zwracał uwagę szereg razy P. Min. Przem. i Handlu Dr. F. Zarzycki w czasie inspekcji portu rybackiego w Gdyni.

Ze sfer zainteresowanych firm importu śledzia w Gdyni, oraz polskich firm uprawiających połowy otrzymujemy zażalenia na niekupieckie załatwianie tak poważnych spraw przez firmy drzewne i tartaki w kraju. Na zapytania dostawy lub ofert na klepki czy też gotowe beczki nie odpowiadają firmy zupełnie albo też dopiero po kilku miesiącach otrzymuje się niewystarczające odpowiedzi.

Nic dziwnego, że w takich warunkach nie może być mowy o zapoczątkowaniu eksportu polskich beczek na śledzie zagranicę i czas najwyższy, aby wreszcie zrozumiano u nas i nauczono się myśleć kategorjami kupców na poziomie europejskim.

Eksport beczek śledziowych mógłby przynieść nam do jednego miljona złotych rocznie i zatrudniłby wielu bezrobotnych bednarzy w kraju.

Przy eksporcie należy wziąć pod uwagę beczki nieskładane, czyli klepki powiązane oraz denka, gdyż gotowe beczki zabierając dużo miejsca na okręcie nie mogłyby pokryć drogiego frachtu morskiego.

Narazie wchodzą w rachubę polskie przedsiębiorstwa połowu śledzi w Holandji, a w imporcie Anglja i Islandja.

Państwowy Instytut Eksportowy zainteresuje się niezawodnie problemem eksportu beczek śledziowych i to tak na terenie usunięcia niedomagań krajowych jak i uzyskania odpowiednich danych na rynku zagranicznym.

KRONIKA

— *Połowy ryb morskich w grudniu 1933 roku* wedle danych Morsk. Urzędu Rybackiego dały rezultat: 1.101.200 kg ryb o wartości 206.353 zł. Jest to w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego nieznaczny wzrost ilościowy, a wartościowo otrzymali rybacy prawie sto procent więcej, co tłumaczyć należy znaczną zwyżką cen szprotów dzięki powstaniu na terenie Gdyni przemysłu przetwórczego (wędzarnie).

Podział na poszczególne gatunki ryb łowionych w grudniu przedstawia się w kg następująco (w nawiasie podana jest cena za 1 kg w złotych): Szprotów złowiono — 1.002.000 kg (0,12 zł), śledzików morskich — 36.790 kg (0.40 zł.), śledzików rzecznych — 3.190 kg (0,50 zł.), dorszy — 29.750 kg (0,40 zł.), płastug (turboty) — 770 kg (1,— zł.), łososi — 8.940 kg (4,80 zł.), mielnic 240 kg (2,20 zł.), troci 190 kg (5,— zł.), kwapów 650 kg (0,50 zł), sieji — 150 kg (1,60 zł), szczupaków — 170 kg (1,60 zł), okoni — 100 kg (0,60 zł), płoci 100 kg (0,40 zł).

Największą pozycję, bo jeden miljon kg stanowią szproty, których cena jest czterokrotnie wyższą od cen ubiegłego roku, gdyż zapotrzebowanie przewyższa przywiezione połowy rybaków. Szprot dziś jest największym konkurentem dla importowanych śledzi, dzieki swej niskiej cenie jako produkt wędzony.

Podział połowów ryb na poszczególne miejscowości okazuje że Hel jest stale na pierwszem miejscu z 651.980 kg. — 126.171 zł., Gdynia na drugiem miejscu z 363.870 kg. o wartości 54.640 zł., miejscowości Półwyspu Helskiego od Jastarni do Wielkiej Wsi 62.800 kg. — 12.354 zł. od Chłapowa do granicy niemieckiej (Karwia): 3.210 kg. — 1.361 zł., miejscowości nad Zatoka Pucką od Pucka do Obłuża 19.340 kg. — 11.819 zł.

Z tego schematu widać jasno, że tylko tam, gdzie istnieją porty rybackie i motorowe kutry (Hel — Gdynia — Jastarnia) może rozwijać się normalnie nasze rybołówstwo morskie.

Dalszą bardzo pocieszającą statystykę stanowi podział zbytu ryb morskich. Okazuje się dobitnie zupełnie uniezależnienie się sprzedaży ryb od dawnego pośrednictwa Gdańska. Wystarczy porównać zeszłoroczne i dawniejsze zestawienia, gdzie Gdańsk był największym odbiorcą naszych rybaków z cyframi za grudzień 1933 r. aby zdać sobie sprawę z ogromnej przemiany, gdyż rynek gdański odbiera teraz tylko pięć procent naszych ryb. W grudniu 1933 roku sprzedano do wędzarń na wybrzeżu 716.450 kg., rynek miejscowy poza wędzarniami: 330.990 kg., do Gdańska tylko 53.760 kg.

— *Z portu rybackiego w Gdyni* wysłano od 9 grudnia 1933 roku do dnia 11 stycznia 1934 czyli za 24 dni: 224 wagonów z rybami (przeważnie śledzie solone) z czego 22 wagonów tranzytem.

Z Gdańska przywiezione koleją 20/12 33. — 617/1 oraz 42/2 śledzi solonych.

— *Śledzie solone importowane* wyładowały w porcie rybackim statki: „Isbjorn" 11. 12. angielskie śledzie, 1.713/1, 416/2, „Jaederen" 13. 12. norweskie 429/1.

— *Import ryb mrożonych z Norwegji:* Dnia 11. 12. przywiózł do Chłodni Rybnej statek „Santa Gruz" 152/2 dorszy mrożonych. Dnia 13. 12. s/s Jaederen śledzi mrożonych 600/2, „Peter" dnia 27. 12. 33 r. śledzie varmudzkie z Anglji 861/1 i 336/2. „Ursa" dnia 29. 12. 33 r. śledzie norweskie 918/1 oraz 76/2.

— *Śledzie solone z polskich połowów na Morzu Północnem* przywiozły „Sursum Corda" 11. 12. 1.300 1 i 490/2 oraz statki Żeglugi Polskiej z Holandji: „Śląsk" 14. 12. 582/1 i 170/2: „Chorzów" dnia 22. 12. 33 r.: 401/1 i 1.250/2. Statek „Cieszyn" 28. 12.: 35/1 oraz 540/2. W dniu 8 stycznia statek holenderski „Zeester": 1.636/1 oraz 928/2.

Przywożenie śledzi z polskich połowów na obcym statku jak to miało ostatnio miejsce, a co gorsza ma w przyszłości nabrać stałego charakteru, pozostaje w związku z uskarżaniem się polskich firm na załatwianie ich spraw przez Żeglugę Polską. Sądzimy że kompetentne władze Min. Przem. i Handlu wglądną w te nienormalne stosunki. —

— *Śledzie świeże w lodzie importowane z Holandji* przywiózł do portu rybackiego w Gdyni statek „Juliana" w dniu 30 grudnia 1933 r. w ilości 1.150 skrzyń a 50 kg. netto. Cały ładunek wysłano wagonami — lodowniami do fabryk konserw na Górnym Śląsku zrzeszonych w Syndykacie Rybnym.

— *Pierwszy i drugi transport norweskich śledzi świeżych w lodzie* wyładował dnia 4. 1. w porcie rybackim statek norweski zaopatrzony w lodownię Borgund. — Próbna przesyłka liczyła 391 skrzyń a 100 kg netto oraz 2.070 skrzyń mrożonych śledzi a 50 kg netto. Odbiorcą statku jest Konsul Norweski L. Myreboe, założyciel firmy Gdyński Import Śledzi, prowadzący od trzech lat import świeżych śledzi z Norwegii przez Gdynię.

Drugi transport śledzi świeżych w lodzie przywiózł statek Tor Brand z Norwegii (Berglu) w dniu 11. 1 w ilości 1.280 skrzyń a 120 kg. każda. Z transportu tego cztery wagony — lodownie odeszły tranzytem do Czechosłowacji, ze śledziami dla fabryk konserw.

CENY ŚLEDZI I INNYCH RYB W GDYNI.

— *Śledzie solone:* Tendencja cen z początkiem stycznia nieco słabsza, co jest w tej branży zjawiskiem normalnem o tej porze, zwłaszcza po wysprzedaży wielu gatunków towaru. W ostatnim tygodniu notowano następujące ceny za dużą beczkę — ocloną — loco wagon Gdynia — w zł.:

A. Śledzie importowane: Szkockie castelbajskie fulle 118,— zł., castelbajskie matfulle 105, matfulle z Lerwick 105. Innych gatunków szkockich śledzi brak.

Yarmudzkie: Trójka Bloomfieldsa — matis 88, smolmatis 84, matfull 90, I. Trademark matfull 85, matis 83, smolmatis 80, II. Trademark: matfull 80, matis 77, smolmatis 73;

Norweskie. sloe 5/6 32 do 33 zł., 6/7: 34 do 35 zł. mleczaki: 36 zł., vaar: 5/6 — 30, 6/7: 32, moskaliki: 73;

Islandzkie: od 60 do 73.

B. Śledzie solone z polskich połowów: szkockie i yarmudzkie wszelkich gatunków jak: fulle, matfulle, matisy, smalmatisy, K., BK., Milkersy, Yleny, I trademark od 69 do 72 zł., II trademark od 73 do 76 zł.

— *Śledzie zamrożone norweskie* z nowych połowów, jedna skrzynia 50 kg netto, oclona — loco wagon Gdynia — Port Rybacki: 25 zł.

— *Śledzie świeże w lodzie* norweskie, skrzynia duża 100 kg netto w dniu 4 stycznia, oclone loco wagon 38 zł.

Dorsze zamrożone norweskie oclone — 45 kg netto: 48 złotych.

— *Szproty świeże* płacono rybakom na kutrze 12 zł. za sto kilo netto.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
Poseidon	16. 1.	20. 1.	24. 1.	—	27. 1.
Cieszyn	23. 1.	27. 1.	31. 1.	—	3. 2.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Irene	22. 1.	27. 1.	24. 1.
Minos	29. 1.	3. 2.	31. 1.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 17. 1. — z Gdańska 20. 1.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 24. 1. — z Gdańska 27. 1.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 31. 1. — z Gdańska 3. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland. Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg z Gdyni 27. 12. s/s Ingeborg — z Gdyni 13. 1. 34.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 13. 1. — z Gdańska 18. 1.
s/s Erna — z Gdyni 29. 1. — z Gdańska 1. 2.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 19. 1. — z Gdańska 18. 1.
s/s Santa Cruz — z Gdyni 26. 1. — z Gdańska 25. 1.
s/s Akershus — z Gdyni 2. 2. — z Gdańska 1. 2.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdyni 20. 1. — z Gdańska 19. 1.
s/s Ursa — z Gdyni 29. 1. — z Gdańska 27. 1.
s/s Jaederen — z Gdyni 12. 2. — z Gdańska 10. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.
Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Karlskrony (Carlskrona) — Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 17. 1. 34.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 24. 1. — z Gdańska 26. 1.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 17. 1. 34.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Minos — z Gdańska 20. 1.
s/s Irene — z Gdańska 27. 1.
s/s Minos — z Gdańska 3. 2.

Do Hamburga (Hamburg)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Little Evy — z Gdyni 22. 1.
s/s Little Evy — z Gdyni 2. 2.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Birgit	17. 1.	20. 1.	23. 1.
Olga	20. 1.	23. 1.	27. 1.
Herman	24. 1.	27. 1.	30. 1.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów położonych nad Łabą.
Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 16. 1. — z Gdańska 19. 1.
s/s Śląsk — z Gdyni 23. 1. — z Gdańska 26. 1.
s/s Chorzów — z Gdyni 30. 1. — z Gdańska 2. 2.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska“ przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem“ i „Ludwig Kolberg“ odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Antwerpja czwartki i soboty	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Niobe		16. 1.	22. 1.	24. 1.
Vulcan		20. 1.	23. 1.	27. 1.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska“ S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Tczew	16. 1.	19. 1.	26. 1.
Śląsk	23. 1.	26. 1.	31. 6.
Tczew	30. 1.	2. 2.	9. 2.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Perseus — z Gdyni 21. 12. — z Gdańska 23. 12.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Berenice — z Gdyni 21. I. — z Gdańska 24. 1.
s/s Amazone — z Gdyni 28. I. — z Gdańska 31. 1.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Premjer — z Gdańska 17. I. — z Gdyni 18. I.
s/s Premjer — z Gdańska 31. I. — z Gdyni 1. 2.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 22. I. — z Gdyni 24. I.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 17. I. — z Gdyni 18. I.
s/s Lwów — z Gdańska 24. I. — z Gdyni 25. I.

Do Leith

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Harlin — z Gdyni 19/20. I. s/s Majorca — z Gdyni 26/27. I.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 22. I. — z Gdańska 25. I.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tomsk — z Gdyni 18/20. I.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Neapel — z Gdyni 20. I. s/s Iberia — z Gdyni 20. 2.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Karla — z Gdyni 7. 1.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 15/18. I. — z Gdańska 18. I.
s/s Melilla — z Gdyni 15. II. — z Gdańska 15. II.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapel — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

par. Lisboa — z Gdyni 15/18. I. — z Gdańska 18. I.
s/s Melilla — z Gdyni 15. II. — z Gdańska 15. II.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Norland — z Gdyni 22. I. — z Gdańska — 24. I.
m/s Gotland — z Gdyni 4. II. — z Gdańska 5. 2.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Trough B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanyork — z Gdyni 25. I.
s/s Scanmail — z Gdyni 9. II.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)

s/s Kościuszko — z Gdyni 8. 2

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Lima — z Gdyni 19. 1.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Equator — z Gdyni 20. 1.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Lille — z Gdyni 27. 1.

Gdynia — Cape Town — Algoa Bay — Mossel Bay — Durban — East London — Laurenco Marqués

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Hammeren — z Gdyni 12. 2.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku		Philadelphia	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni	
			s/s Argosy	19. 1.
s/s Scanmail	18. 1.	13. 1.	s/s Scanmail	1. 2.
s/s Scanstates	3. 2.	30. 1.	s/s Scanstates	17. 2.
s/s Scanyork	17. 2.	13. 2.	s/s Scanyork	3. 3.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku		Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni	
s/s Kościuszko	20. 1.	s/s Kościuszko	1. 2.
s/s Kościuszko	24. 2.		

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax / Odjazdy z Halifax'u		Oczekiwane w Gdyni / Due to arrive at Gdynia	
s/s Kościuszko	22. 1.	s/s Kościuszko	1. 2.
s/s Kościuszko	26. 2.		

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piatek	Helsingfors Sobota
s/s Poseidon	16. 1.	20. 1.	24. 1.	—	27. 1.
s/s Cieszyn	23. 1.	27. 1.	31. 1.	—	3. 2.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Birgit	17. 1.	20. 1.	23. 1.
Olga	20. 1.	23. 1.	27. 1.
Hermann	24. 1.	27. 1.	30. 1.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Cieszyn 20. 1.
z Rotterdamu — s/s Chorzów 27. 1.
z Rotterdamu — s/s Śląsk 3. 2.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub susbstytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Niobe	16. 1.	22. 1.	24. 1.
Vulcan	20. 1.	23. 1.	27. 1.
Butt	23. 1.	29. 1.	31. 1.
Ceres	27. 1.	1. 2.	3. 2.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Cieszyn 17. 1.
z Antwerpji — s/s Tczew 26. 1.
z Antwerpji — s/s Śląsk 31. 1.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Minos	—	15. 1.	17. 1.	20. 1.
Irene	18. 1.	22. 1.	24. 1.	27. 1.
Minos	25. 1.	29. 1.	31. 1.	3. 2.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Premjer	25 1.	28. 1.	30. 1.
s/s Premjer	8. 2.	11. 2.	13. 2.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	18. 1.	22. 1.	23. 1.
s/s Baltonia	1. 2.	5. 2.	6. 2.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lwów	18. 1.	21. 1.	24. 1.
s/s Lublin	25. 1.	28. 1.	31. 1.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi z Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Przyjazd Gdańsk/Gdynia
m/s Svanecholm	—	—	—	—	20. 1.
m/s America	—	—	26. 12. 33.	—	25. 1.
m/s Blankoholm	20. 12.	28. 12.	15. 1. 34.	—	3. 2.
m/s Tortugas	—	8. 1.	15. 1.	22. 1.	14. 2.
m/s Stureholm	—	18. 1.	25. 1.	—	25. 2.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	Przyjazd Gdynia	Gdańsk
par. Mercator	11. 12.	14. 12.	16. 12.	15. 1.	17. 1.
par. Bore IX	10. 1.	12. 1	13. 1.	14. 2.	16. 2.
par. Navigator	26. 1.	28. 1.	30. 1.	1. 3.	3. 3.
par. Bore VIII	5. 2.	7. 2.	10. 2.	9. 3.	11. 3.

BANK ZACHODNI Sp. Akc.

Oddział w Gdyni

GDYNIA, ul. 10 Lutego — Telefon 17-62 i 17-63

Adres telegraficzny: Wawelbank

Kapitał akcyjny zł 10.080.000

Załatwia wszelkie czynności wchodzące w zakres bankowości
rembusy, inkasa, akredytywy, przekazy, dewizy.

Leonard Hybichow

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca od wagi, miary i ilości towarów. Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA-PORT — Telefon 15-24

Feliks Guziewicz

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów, Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — Tel. 10-25

BIURO BUDOWLANE

F. SKĄPSKI i S-ka, INŻYNIEROWIE Sp. Akc.

TEL. 1746-1744 GDYNIA UL. PORTOWA

Wykonuje wszelkie roboty wchodzące w zakres BUDOWNICTWA

TOWARZYSTWO SPEDYCYJNE

J. H. BACHMANN

Sp. z o. p.

Starowiejska 26 GDYNIA Telefony: 16-93, 16-94

Spedycja lądowa i morska [redacted] Specjalność: Przeładunek bawełny

BIURO BUCHALTERYJNO-REWIZYJNE

M. PACOSZYŃSKIEGO zaprzysiężonego rzeczoznawcy ksiąg handlowych

ul. Abrahama 9 — dom Marszała — Telefon nr. 1294

Sporządzanie i analiza bilansów. Reorganizacja, rajonalizacja księgowości. Prowadzenie księgowości w abonamencie

TREŚĆ:

Płaszcze, ubrania oraz wszelkie artykuły męskie

poleca w wielkim wyborze

K. TURZYNSKI

GDYNIA, ul. Św. Jańska 9

Tel. 1593 Tel. 1593

Kapelusze „Goepperta" i „Hückla"

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 31 stycznia 1934 r. | NR. 3

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska, tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

NA TLE ZAGADNIENIA OPŁAT PORTOWYCH.

Wszelkie zagadnienia, związane z eksploatacją portów powinne być poddawane bardzo głębokim i skrupulatnym badaniom, a wszelkie zarządzenia, ich dotyczące, muszą być oparte na wskazaniach, wypływających z życia samego i warunków, w jakich dany port pracuje. Jeśli zasada ta znajduje zastosowanie przy eksploatacji portów o wieloletniej praktyce i doświadczeniu, to tem bardziej liczyć się z nią należy, gdy chodzi o port młody, jakim jest Gdynia. Każde niedosyć rozważone posunięcie może bowiem wpłynąć ujemnie nietylko na bezpośredni rozwój portu, lecz również, co jest może sprawą o bardziej doniosłem znaczeniu, przynieść poważne szkody gospodarstwu państwowemu wogóle. Uwagi te nasuwają się same przez się w związku z ostatnio odbytą na posiedzeniu Tymczasowej Rady Portu dyskusją nad wprowadzeniem nowych przepisów o opłatach portowych.

Do sprawy tej podchodzić należy przedewszystkiem z założeń ogólnych, które w niżej przytoczonych uwagach mam pokrótce przedstawić.

Przytoczę przedewszystkiem opinje kilku najbardziej poważnych autorytetów portowych: M. Bunnies, główny inżynier portu hamburskiego wyraża się tak:

„Porty niemieckie wszystkie pracują ze stratą.

„Port nie powinien stać się przedsiębiorstwem (dochodowem).

„Winien on być czynnikiem, pobudzającym interes gospodarczy ogólny".

Pan M. G. Ingianni, Dyrektor Dep. Marynarki Handlowej w Rzymie pisze tak:

„Porty dają korzyści nietylko swym interesentom. Przyczyniają się one również do rozwoju stosunków handlowych największego znaczenia, interesujących całe Państwo, lub prowincje, rejony i komuny lub poszczególne dziedziny działalności prywatnej. Jest więc słusznem, aby wszyscy zainteresowani przyjmowali udział w wydatkach na porty odpowiednio do ich zainteresowań".

„Należy specjalnie unikać, aby statki, pasażerowie i towary nie były obciążane opłatami dla pokrycia niedoborów (deficytów) budżetowych".

XV. Międzynarodowy Kongres Żeglugi, koncentrujący w sobie najbardziej kompetentnych znawców portów całego świata, autorytet których jest przyznawany przez wszystkie Państwa, ujmuje tę sprawę w sposób następujący:

„Bardzo duże środki są stale potrzebne dla utrzymania, eksploatacji i ulepszenia dużych portów".

„Należy pociągnąć do ich finansowania nietylko interesentów (portu), lecz również Państwo i środowiska, które są zainteresowane w rozwoju obrotu, lub które z tego korzystają".

Pragnąłbym przytem zwrócić uwagę na ogromną ważność **stałości** w dziedzinie opłat portowych. Ponieważ te opłaty nie są czemś oderwanem od życia a stanowią czynnik kalkulacyjny dla handlu, wszelkie ich podwyższenie może mieć daleko idące skutki w szeregu dziedzin handlu i przemysłu. Zmniejszenie wszelkich opłat zawsze jest spotykane z zadowoleniem, natomiast wszelkie podwyż-

szenie w wielu wypadkach narusza kalkulację, co może się odbić ujemnie na stosunkach gospodarczych nawet wewnątrz kraju.

Przechodząc do sprawy konkurencji portów, pragnąłbym przedewszystkiem zwrócić uwagę na to, że zagadnienie to u nas nie jest przestudjowane, w związku z czem panujące pod tym względem zapatrywania nie są dość głębokie.

W tej konkurencji działają różne i różnorodne siły i byłoby bardzo wskazanem, aby się znalazł u nas ekonomista, który poddałby to zagadnienie naukowej analizie. Takie próby robiono np. w Ameryce.

Pobierane od statków opłaty portowe mają wpływ głęboko sięgający w gospodarkę kraju. Podwyższenie opłat portowych nietylko wzbudzi niezadowolenie zagranicznych klijentów, lecz wpłynie bezpośrednio na podwyższenie frachtów morskich. Armator pokrywający te opłaty, jest zmuszony przerzucić je na kogo innego. Lecz ceny naszych towarów, np. drzewa i węgla na rynkach cudzoziemskich kształtują się nie pod wpływem naszych opłat, a pod wpływem zupełnie innych czynników. Jeśli frachty z Gdyni ulegną zwyżce, ceny drzewa w Anglji lub węgla w Szwecji nie ulegną zmianie — konkurencja innych dostawców na to nie pozwoli, podwyżki więc zostaną przerzucone na polskiego producenta, względnie konsumenta.

Według obliczeń amerykańskiego autora, Roy S. Mac Elwee, między innymi odznaczonego orderem Polski Odrodzonej, opłaty te odbijają się na producencie lub konsumencie conajmniej w wysokości w trójnasób wyższej, niż wynoszą same opłaty. Przypuszczam, że w naszych warunkach, przy słabej naogół organizacji naszego handlu, odbiją się one w wysokości daleko większej.

Wiadomą jest geneza powstania projektu zwiększenia opłat w Gdyni: chodzi o wyrównanie deficytu portu gdańskiego, w połowie pokrywanego przez Państwo Polskie, tj. przez podatnika polskiego.

Rozumiemy doskonale, że w interesach Wolnego Miasta Gdańska leży otrzymanie jaknajwiększej ilości ładunków z jego zaplecza, jakiem jest Polska. Na zwiększeniu obrotu tego portu, na konkurencji z Gdynią zależy przedewszystkiem ludności m. Gdańska, gdyż należy mieć na względzie, że konkurują pomiędzy sobą nietyle porty, ile miasta portowe, ile kupiectwo tych portów, zarabiający na zwiększeniu ich obrotów. Na utrzymanie rozbudowanego ponad rzeczywiste potrzeby, przy pomocy Państwa Polskiego, portu gdańskiego — łożą Wolne Miasto i Rzeczpospolita Polska. Interesy portu, jako takiego, nie wchodzą tu w rachubę, gdyż nawet przy większych obrotach będzie on dawał deficyty.

Jest to zwykłe zjawisko, że miasta łożą na utrzymanie i rozbudowę swoich portów. Np. Rotterdam, nietylko rozbudowuje i ulepsza swój port wyłącznie środkami miasta, tj. jego ludności, lecz finansuje rząd Niederlandów na utrzymanie wejścia do rzeki i utrzymania w niej głębokości.

Z drugiej strony, gdy jeden ze Stanów Ameryki był zainteresowany w rozwoju swego portu, ludność jego wprowadziła specjalny podatek ogólny z tem, aby pobierane od zawijających do jego portów statków opłaty zostały zaniechane.

Dla miasta, które, jak Gdańsk, niezawodnie rozumie znaczenie zwiększenia obrotu dla wzbogacenia swego kupiectwa jako pośrednika w handlu polskim, są to budujące przykłady.

Należałoby te rzeczy zbadać, aby rozwiać wątpliwości, że Gdańsk pragnie wyzyskiwać podwójnie swe zaplecze, nie zadawalniając się zarobkami kupiectwa i ludności, korzystając z być może, niedostatecznej orjentacji jego kontrahenta, w nowej dla niego dziedzinie eksploatacji portów. Wyświetlenie tych spraw może nas interesować, zwłaszcza na tle oświadczeń, złożonych w Gdyni dnia 6-go grudnia 1933 r. w imieniu Rządu, przez Pana Ministra Przemysłu i Handlu.

Podkreślając raz jeszcze, że konkurują pomiędzy sobą nietyle porty jako takie, lecz kupiectwo miast portowych, względnie jego zaplecza — port zaś służy za instrument, tę konkurencję ułatwiający, — należy się zastanowić, czy stworzenie z Gdyni miasta kupców, — co jest dążeniem Rządu, — nie napotka na poważne trudności.

Roy S. Mac Elwee w swej książce „Port Development" pisze:

„Konkurencja pomiędzy miastami portowemi jest niewątpliwie głównym czynnikiem rozwoju portów".

Winniśmy zbadać, czy u nas nie dzieje się inaczej. Pomiędzy jedynem miastem portowem na terytorjum Polski, Gdynią, a portem sąsiednim, leżącym na terytorjum obcem, właściwie konkurencji niema, gdyż pod względem handlu zamorskiego trudno uważać Gdynię za miasto handlowe.

W roku 1933 obrót portu Gdyni wyniósł 6.296.000 ton, Gdańska — 5.152.000 ton.

W listopadzie r. 1933 obroty tych portów wynosiły:

Gdyni — 626.000 ton,
Gdańska — 500.000 ton;
w grudniu:
Gdyni — 536.000 ton,
Gdańska — 579.000 ton.

O ile te cyfry są prawidłowe, wynikałoby z nich, że Gdańsk znacznie wyprzedza Gdynię. Na styczeń r. 1934 obrót Gdyni zapowiada się około 500.000 ton. W związku z tem, firmy gdyńskie w ciągu miesięcy ostatnich mają znacznie mniejsze obroty. Firmy zaś gdańskie mogą się poszczycić większemi

zarobkami. Zjawisko to pomniejsza wpływy z podatków do Skarbu Państwa Polskiego, zwiększa natomiast dochody skarbu Wolnego Miasta Gdańska.

Każdy przywilej Gdańska ma przedewszystkiem za cel podtrzymanie kupiectwa gdańskiego i zapewnienie pracy jego ludności. Właśnie do jego — odrębnego od zaplecza — gospodarstwa, pieniędzy z zewnątrz znakomicie ułatwia mu gospodarkę oraz rozwiązywanie interesujących go problemów politycznych.

Czy jest jednakże słusznem, aby to się robiło kosztem interesentów portu Gdyni, której obroty się kurczą?

Musimy przyznać taktykę Wolnego Miasta za doskonały i godny naśladowania przykład umiejętności wykorzystania sytuacji.

Lecz i nasza mała Gdynia ma swoje własne życie i również żyć pragnie.

XV Międzynarodowy Kongres Żeglugi przyjął uchwałę następującą:

„Mając na względzie, że tylko interes ogólny i interes samego portu jako takiego winne stanowić wytyczne w budowie, ulepszeniu i eksploatacji portu, Kongres wyraża życzenie,

aby żadne okoliczności obce i postronne nie mogły wpływać na dotyczące port decyzje".

Może się wydawać, że o ile zasady eksploatacji portów są w Gdańsku prawidłowo stosowane, w Gdyni idziemy drogą wręcz odwrotną. Doświadczenie innych portów przemawia za tem, że nie może to dać wyników dodatnich.

Juljan Rummel.

CHARAKTERYSTYKA BUDOWY PORTU GDYŃSKIEGO I REZULTATY OSIĄGNIĘTE W ROKU 1933.

Port gdyński został rozpoczęty w budowie w 1920 r. jako tymczasowy port wojenny i przystań rybacka. Życie gospodarcze kraju wyczerpanego i zniszczonego 4-letnią wojną europejską, a następnie dwuletnią polsko-sowiecką, było wówczas w swojej pierwszej fazie rozwoju — w stadjum początkowej, wielokierunkowej organizacji. Nikt wówczas nie zdawał sobie dokładnie sprawy, jak to życie się ukształtuje, jak ułożą się stosunki handlowe z sąsiadami i w jakim stopniu niewielki skrawek własnego wybrzeża morskiego zaważy na losach rozwoju przemysłowo-gospodarczego Rzeczypospolitej i jej mocarstwowego znaczenia w Europie. Liczono się powszechnie z handlową ekspansją zamorską via Gdańsk, który jako wolne miasto, w myśl Traktatu Wersalskiego winien był w całości obsługiwać potrzeby naszego kraju. Jedynie ówczesny naczelny Zwierzchnik nawy państwowej, umiejący sięgać swym wzrokiem w przyszłość, zdawał sobie sprawę, że nasza współpraca z Gdańskiem nie będzie sielankową idyllą, i że dla zabezpieczenia Polsce należnego udziału w życiu i rozwoju narodów świata — potrzebny jest własny państwowy port polski. Po szeregu przygotowawczych prac i studjów wybrzeża, zapoczątkowanych jeszcze na wiosnę 1920 r. przez organa Ministerstwa Spraw Wojskowych (Departament Spraw Morskich) pod kierownictwem inż. Tadeusza Wendy, późniejszego autora projektu i naczelnika budowy portu, zapadła w 1922 r. ostateczna decyzja o rozpoczęciu budowy portu handlowego w Gdyni. Agendy budowy portu wraz z całą administracją nabrzeża i biurem Naczelnika Budowy Portu przeszły wówczas do resortu Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Przystąpiono do dalszych, już bardziej szczegółowych i na szerszą skalę prowadzonych studjów terenowych i sporządzenia projektu.

Do roku 1925, skutkiem wielkich wahań waluty i innych ujemnych czynników w ówczesnem życiu państwowo-gospodarczem kraju, — budowa portu posuwała się stosunkowo powoli. W okresie tym zasługują jedynie na uwagę dwa fragmenty:

1) powierzenie w 1924 r. robót hydrotechnicznych przy budowie portu Konsorcjum Francusko-Polskiemu, to jest zespołowi firm:

a) Société de Construction des Batignolles

b) Schneider & Co.

c) Société Anonyme Hersent

d) Polski Bank Przemysłowy

e) dwaj polscy inżynierowie

na warunkach niezbyt dla Skarbu Państwa dogodnych i

2) skierowanie w 1925 r. eksportu węgla przez Gdynię.

Dopiero w roku 1926 dzięki energji i stanowczym posunięciom Ministra Przemysłu i Handlu Eugenjusza Kwiatkowskiego budowa portu weszła w okres szybkiej realizacji. Pierwotna umowa z Konsorcjum Francusko-Polskiem została zmodyfikowana przez obustronne szczegółowe porozumienie co do ilości robót, programów na poszczególne następne lata i warunków kredytowych. Skład firm, wchodzących w zespół Konsorcjum, został powiększony przez przyłączenie się firmy belgijskiej Ackermans & van Haaren oraz

duńskiej Hojgaard & Schulz. Pierwsza z nich przystąpiła do wykonywania robót czerpalnych, zaś druga do morskich robót budowlanych (falochrony i nabrzeża). Zaczyna się wówczas tworzyć polska marynarka handlowa. Roboty budowy portu, w szczególności hydrotechniczne, posuwają się szybko naprzód. Powstają linje nabrzeży, falochrony, mola, wznoszą się coraz to nowe magazyny i gmachy portowe. Obrót towarowy w szybkim tempie wzrasta. Coraz to nowe gałęzie przemysłu interesują się Gdynią i starają zakładać tutaj swoje ekspozytury, aby wziąć udział w życiu portowym i w handlu zamorskim.

W roku 1930 i 31 Gdynia zaczyna powoli dorównywać tak pod względem obrotu towarowego, jak i urządzeń technicznych oraz sprawności przeładunkowej — innym portom bałtyckim.

Jednak w tymże okresie czasu do Polski przenika kryzys światowy. Konieczność zrównoważenia budżetu państwa i daleko idące oszczędności gospodarcze stają się najaktualniejszym problemem chwili. Władze Ministerstwa Przemysłu i Handlu kładą wówczas silny nacisk na usprawnienie i uproszczenie administracji portowej i bardziej oszczędną gospodarkę budowlaną w porcie. W grudniu 1931 r. zostaje poddaną rewizji umowa z firmą „TRI" (Towarzystwo Robót Inżynieryjnych), wykonującą lądowe roboty budowlane w porcie. Skarb Państwa zyskuje obniżkę cen na roboty budowlane przeciętnie o 10—12%. We wrześniu 1932 r. następuje cesja umowy z f. „TRI" na rzecz „Koncernu dla rozbudowy portu gdyńskiego" (zespół firm Inż. F. Skąpski, S-ka Akc. i Biuro Wolski i Wiśniewski, Inż.), z dalszą obniżką cen jednostkowych o 8%. W zimowym sezonie 1932 r. Ministerstwo Przemysłu i Handlu rozpisuje konkurs na wykonanie ramowych projektów magazynów drobnicowego i długoterminowego dla bawełny, w projektowanej strefie wolnocłowej, zyskując bogaty i wszechstronnie opracowany materjał techniczny dla przyszłych prac budowlanych w porcie. Dalsza akcja oszczędnościowa prowadzona przez miarodajne czynniki Ministerstwa Przemysłu i Handlu oraz Urzędu Morskiego w Gdyni doprowadza w 1933 r. do nowej 15% obniżki cen na budowę magazynu długoterminowego dla bawełny przez Koncern i do uzyskania jeszcze bardziej dodatnich wyników w przetargu ofertowym na budowę magazynu drobnicowego w wolnocłowej strefie. W tymże czasie (1932—1933) poza akcją oszczędnościową zauważyć się daje znaczne przyspieszenie tempa w wykonaniu robót budowli nadziemnych kosztem pewnego zahamowania tempa robót hydrotechnicznych. Nastąpiło to dlatego, że w poprzednich latach szybkość realizowania nowych linji nabrzeży znacznie wyprzedzała zabudowę tychże. Równocześnie z szeregiem wznoszonych rządowych budowli prywatne sfery przemysłowo-gospodarcze wykazują w 1933 r. niezwykle aktywną działalność inwestując w porcie 5 dużych magazynów i 12 mniejszych budynków oraz dobudówek na dzierżawionych terenach portowych. Wspólny wysiłek czynników rządowych i prywatnych oraz pełne zrozumienie doniosłego znaczenia Gdyni dla całej Rzeczypospolitej, doprowadzają do tak efektownych rezultatów stan budowy portu i zabudowę nabrzeży w 1933 r., że rok ten słusznie może być uznany jako historyczna data zakończenia pierwszego i głównego etapu budowy portu.

Przez uruchomienie strefy wolnocłowej i oddanie do użytku publicznego dworca morskiego, jak również przez zainstalowanie dużych ilości nowych inwestycyj, wyposażonych w nowoczesne urządzenia przeładunkowe, — port gdyński może od roku 1933 chlubnie stanąć w szeregu najbardziej nowocześnie urządzonych i sprawnie funkcjonujących portów świata.

Ogólna ilość portowych inwestycyj budowlanych, ukończonych w roku 1933 przedstawia się, jak na czasy światowego kryzysu, nader okazale.

Inwestycje rządowe:

1. Ukończono dwa żelazo-betonowe łukowe wiadukty: na ulicy Mostowej — rozpiętości 62 m, i na ul. Okrężnej — rozpiętości 43,7 m.
2. Ukończono żelazo-betonowy magazyn tranzytowy o dwóch kondygnacjach na nab. Francusk., ład. pow. 6.300 m^2.
3. Wybudowano dworzec morski o 3 kondygnacjach, użytecznej pow. (łącznie z hallen i salą odprawy celnej) 3.500 m^2.
4. Wybudowano halę śledziową na nab. Rybackiem . . . . 1.405 m^2.
5. Wybudowano koszary dla Policji Państwowej w porcie oraz niewielkie budynki dla Urz. Celn. w strefie wolnocłowej, uż. pow. . . . . . . 700 m^2.

Ogółem budowli państwowych ukończono w 1933 r. w ilości 189.500 m^3 przy użytecznej kwadraturze . . . . 11.900 m^2.

Inwestycje prywatne na terenach rządowych.

1. Magazyn „Cukroportu", o szkielecie żel. bet. z dachem ogniotrwałym (jedna kondygnacja) pow. ład. 9.350 m^2.
2. Magazyny „Warty" i „Aukcji Owocowych" na nab. Francuskiem, z drewnianemi dachami syst. Polstephana, pow. ładow. . . . . 7.000 m^2.
3. Nadbudowa Chłodni Portowej (żelbet.) . . . . 7.000 m^2.

4. Dobudowa murowanego magazynu przez f-mę „Union" . . . 1.800 m^2
5. Budowa magazynu w II linji nabrzeża przez f-mę „Pantarei" o żelaznym szkielecie z wypełnieniem cegłą 4.500 m^2.
6. 12 mniejszych budynków, względnie dobudówek o użytecznej kwadraturze . . . . 4.400 m^2.

Ogółem budowli prywatnych 261.500 m^3 przy użytecznej powierzchni . . . 34.450 m^2

Roboty hydrotechniczne w 1933 r. posunęły się również naprzód.

1. Wykonanie linji nabrzeży (ustawienie skrzyń żelbetowych na nabrzeżach Jugosłowiańskiem, Czechosłowackiem, Rumuńskiem i częściowo Prezydenta 2.650 mb.
2. Wykonano falochronów . 200 mb
3. Wykonano robót czerpalnych w III basenie i w basenie im. Ministra Kwiatkowskiego . . . . 1.148.000 m^3. z czego wyrefulowano 624.000 m^3, zaś wywieziono w morze . . 524.000 m^3.

Z robót drogowych wykonano bruków 16.500 m^2, chodników 5.300 m^2, kanalizacji 908 mb i robót ziemnych (nasypy i wykopy) 45.200 m^3.

Prócz tego wykonano całkowite ogrodzenie strefy wolnocłowej żelazną wysoką siatką (syst. Ledóchowskiego) 3.880 mb.

Cyfry powyższe świadczą w dostatecznej mierze o żywotności naszego portu i pozwalają z ufnością patrzeć w jego przyszłość.

Inż. Włodzimierz Rygiel

HANDEL ZAGRANICZNY POLSKI A GDYNIA.

Z opublikowanych ostatnio tymczasowych danych Głównego Urzędu Statystycznego o handlu zagranicznym polskim za rok 1933, z całą dobitnością uwydatnia się rola, jaką Gdynia w tym handlu odgrywa. Dane te, uwidocznione w poniższej tabeli, mówią same za siebie.

Rok	Przywóz Ogółem	Przywóz w tem przez Gdynię	Przywóz w % %	Wywóz Ogółem	Wywóz w tem przez Gdynię	Wywóz w % %
	w milj. zł					
1932	862	133	15,5	1.084	217	20,0
1933	827	296	35,9	960	239	24 9
	w tys. ton					
1932	1.787	347	19,4	13,504	4.547	33,7
1933	2.356	696	29,5	12.986	4.988	38,4

Pragnęlibyśmy jedynie podkreślić, że wzrost przywozu przez Gdynię, wyrażający się w procentowem zwiększeniu z 15,5% w roku 1932 do 35,5% w roku 1933, zaś wartościowo ze 133 mil. złotych do 296 mil. złotych, przy równoczesnem obniżeniu ogólnej wartości ogólnego przywozu z 862 mil. złotych do 827 mil. złotych, jest chyba najjaskrawszym wyrazem tej tendencji kierowania handlu polskiego na drogę morską, i to przez Gdynię, która niezmiennie w ciągu lat stopniowo wzmagać się zaczynała. Drugiem zjawiskiem, potwierdzającem tę samą tendencję jest, że i w wywozie, pomimo obniżenia się jego ogólnej wartości o 124 miljonów zł w porównaniu do roku 1932, udział Gdyni wzrósł o 22 miljony złotych, procentowo zaś o 4,9%. Ale nietylko wartościowo, lecz i ilościowo wzrósł udział Gdyni w handlowym obrocie Polski z zagranicą i to w znaczniejszym stopniu w przywozie, niż w wywozie. Zjawisko to dlatego posiada dla Gdyni znaczenie dodatnie, że dzięki niemu rozpiętość pomiędzy tonażem przywozu i wywozu uległa zmniejszeniu; gdy bowiem w roku 1932 przywóz stanowił 13-tą część wywozu, to w roku 1933 ten sam stosunek wyraził się w liczbie nieco tylko przewyższającej. Oznacza to, że statki, zawijające po towary polskie do Gdyni, niemal dwa razy więcej były załadowane, niż w roku poprzednim, fakt ten niewątpliwie może wywrzeć wpływ dodatni na kształtowanie się stawek frachtowych, nieraz odgrywających rolę decydującą na konkurencyjność naszego eksportu na rynkach zagranicznych.

Utrzymanie i rozwój tego stanu rzeczy jest nakazem nieodzownym dalszego rozwoju handlu zamorskiego Polski, a co za tem idzie i rozwoju Gdyni.

L. G.

OBROTY TOWAROWE PRZYBRZEŻNE ORAZ Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ W R. 1933.

Równocześnie ze wzrostem obrotów towarowych zamorskich w porcie gdyńskim, daje się już od trzech lat zauważyć stały rozwój obrotów towarowych przybrzeżnych, a właściwie obrotów z W. M. Gdańskiem, oraz obrotów z wnętrzem kraju drogą wodną.

Obroty towarowe przybrzeżne oraz z wnętrzem kraju drogą wodną via Tczew i Gdańsk,

wzięte łącznie, osiągnęły w r. 1933 rekordową dotychczas liczbę 101.870 t, co w porównaniu z rokiem 1932 stanowi wzrost o zgórą 100%, a w zestawieniu z r. 1931 wynosi prawie 300%. Z łącznych obrotów w r. 1933 przypadło na obroty przybrzeżne 12 437 t i na obroty ze śródlądziem 89.433 t. Analizując każdą z tych grup oddzielnie, trzeba stwierdzić, że obroty z wnętrzem kraju odgrywały rolę dominującą i w zestawieniu z obrotami przybrzeżnemi, wyraziły się w r. 1933 stosunkiem 9 : 1.

Towarowe obroty przybrzeżne osiągnęły w r. 1933 liczbę 12.437 t wobec 7.099 t w roku 1932 i 5.733 t w r. 1931. Widać tu wprawdzie nie tak znaczny, lecz stały ich wzrost. Z ogólnej sumy tych obrotów przypada na wywóz 3.001 t i na wwóz — 9.436 t. Główną rolę w wywozie odgrywały ryż wyłuszczony z gdyńskich łuszczarni ryżu — 2.299 t, owoce świeże i suszone — 872 t, artykuły kolonjalne jak kawa, kakao, herbata 1.073 t., tłuszcze roślinne i zwierzęce — 1.613 t oraz miedź — 372 ton.

W przywozie należy wymienić towary następujące: nasiona oleiste, mąkę, warzywa, cukier, tłuszcze zwierzęce surowe, tkaniny, bawełnę, skóry, papier, wyroby z drzewa oraz żelaza i stali.

Obroty towarowe z wnętrzem kraju osiągnęły w r. 1933 liczbę 89.433 t, z czego na przywóz przypada — 61.728 t i na wywóz 27.705 t. W porównaniu z latami 1932 i 1931 obroty te wykazały wzrost o więcej niż 100% względnie więcej niż 300%. W obrotach z wnętrzem kraju rolę dominującą odgrywał przywóz, a nie wywóz, jak to ma miejsce w obrotach z W. M. Gdańskiem drogą wodną.

Najważniejszym artykułem przywozowym, stanowiącym więcej niż 90% całego przywozu z wnętrza kraju był cukier. Przywozi go się berlinkami lub szkutami, spławianemi dolnym biegiem Wisły poprzez Tczew i Gdańsk, bezpośrednio z cukrowni wielkopolskich jak Kapuściska Małe, Mątwy i t. p., lub pomorskich do olbrzymich magazynów portowych, przeznaczonych wyłącznie dla cukru, o powierzchni użytkowej ponad 18.000 m². Stąd cukier jest ładowany na statki morskie i wysyłany do krajów przeznaczenia jako eksport zamorski.

Wśród towarów wywozowych główną rolę odgrywał ryż łuszczony, wywożony z gdyńskiej łuszczarni ryżu drogą wodną aż do Warszawy. Podobną drogę odbywały inne towary, stanowiące w wywozie tym dość ważne pozycje jak żywica, tłuszcze pochodzenia zwierzęcego i roślinnego, garbniki i skóry surowe oraz miedź.

Szczegółowe obroty towarowe portu gdyńskiego z wnętrzem kraju drogą wodną ilustruje następujące zestawienie:

Przywóz w tonach

mąka	191
warzywa	110
cukier	58.299
soda	2.202
tkaniny	200
wyroby stalowe i żelazne	224
inne (w il. do 100 t.)	502
Razem:	61.728

Wywóz w tonach

nasiona oleiste	497
ryż wyłuszczony	9.470
owoce świeże	436
owoce suszone	358
kawa	342
kakao	515
herbata	193
korzenie	117
żywica	1.398
śledzie	154
tłuszcze i oleje roślinne	956
tłuszcze zwierzęce surowe	3.354
przetwory chemiczne	258
garbniki	953
skóry	1.497
wełna	713
bawełna	572
kauczuk	304
drzewo egzotyczne	106
wyroby stalowe i żelazne	225
miedź	1.630
inne (w. il. do 100 t.)	996
Razem:	27.705

Rozwój obrotów towarowych z wnętrzem kraju drogą wodną, spowodowany w pierwszym rzędzie względami taniości przewozu, jest objawem dodatnim i w skutkach swych pożądanym.

Stałe zwiększanie się tak przywozu jak i wywozu w tym obrocie, obserwowane już od trzech lat, wpłynie na rozwój żeglugi rzecznej w dolnym i częściowo środkowym biegu Wisły, z drugiej strony port gdyński będzie mógł tą drogą utrzymywać stały kontakt komunikacyjny z portami rzecznemi, jag Bydgoszcz, Toruń, Włocławek, Płock i Warszawa, co w rezultacie przyczyni się do ożywienia tych miast pod względem gospodarczym.

Największe nasilenie transportów rzecznych do portu gdyńskiego i w kierunku odwrotnym ma miejsce w miesiącach letnich.

B. K.

Z PRAC IZBY.

Na czoło zagadnień, stanowiących przedmiot prac i badań Izby, wysunięte zostało w ostatnich czasach zagadnienie organizacji i skoordynowania akcji eksportowej przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych na rynki zagraniczne. Do zagadnienia tego specjalną wagę przywiązuje Ministerstwo Przemysłu i Handlu, a to ze względu na państwową konieczność utrzymania aktywności naszego bilansu handlowego.

Działalność poszczególnych firm i jednostek zmierzająca ku zbadaniu warunków zbytu na rynkach zagranicznych produkcji polskiej, siłą rzeczy dotąd nosiła charakter nieskoordynowany i z tego powodu w wielu wypadkach nie była w stanie wykorzystać wszystkich możliwości rozwoju i nie osiągała pożądanych wyników.

W celu skupienia tych wszystkich wysiłków i nadania im planowości oraz zwrócenia całej akcji na tory trwałej praktycznej realizacji, — Izba nasza zwołała na dzień 23 stycznia konferencję przedstawicieli znacznej ilości firm swego rejonu, specjalnie zainteresowanych w eksporcie, celem omówienia sprawy utworzenia przy Izbie specjalnego Komitetu Eksportowego.

Dyrektor Izby, P. Henryk Krupski, który konferencji przewodniczył, przedstawił zebranym całokształt zagadnienia, zaś referent Izby Dr. Szpręga wygłosił referaty o dotychczasowych pracach Izby w tym kierunku i programie działalności Komitetu Eksportowego na przyszłość. Wywody tak p. Dyrektora Krupskiego, jak Dra Szpręgi zostały w całej rozciągłości przez zebranych przyjęte, przyczem uchwalono upoważnić Izbę do ukonstytuowania Komitetu Eksportowego, z przedstawicieli przemysłu, handlu, rolnictwa, rzemiosła, handlowości, ekspedytorów i armatorów, ustalenia jego budżetu i zdobycia środków, na razie w skromnych rozmiarach, niezbędnych dla jego działalności.

Akcja Komitetu w pierwszym rzędzie ma na celu zgromadzenie konkretnych danych o pracach, już prowadzonych, w kierunku rozwoju eksportu przez poszczególne firmy rejonu Izby, a następnie stawienia do dyspozycji zainteresowanych w każdym konkretnym wypadku całego posiadanego materjału informacyjnego, wraz z uzupełnieniami, jakie mogą być potrzebne.

Prace Komitetu Eksportowego dać powinny podstawę do utworzenia przedsiębiorstwa prywatnego o charakterze agentury eksportowej, jak to ma miejsce w wielu innych portach zagranicznych, a brak której dotkliwie daje się odczuwać w Gdyni.

Na rzecz utworzenia takiego przedsiębiorstwa prywatnego przemawia przedewszystkiem ta okoliczność, iż eksport polski w przytłaczającej ilości wypadków korzysta z pośrednictwa obcego, zarabiającego, według ostatnio dokonanych obliczeń, na tem pośrednictwie, jeśli chodzi o całokształt handlu zagranicznego polskiego, około 150 miljonów złotych rocznie. Zaznaczyć przy tej sposobności należy, iż w Gdańsku powstało ostatnio takie właśnie przedsiębiorstwo, w skład którego wchodzą przedstawiciele tak strony gdańskiej, jak i polskiej. W tych warunkach rozpoczęte prace Izby nabierają znaczenia pierwszorzędnego.

Dowodem tego, jak informowanie źródłowe firm polskich, zainteresowanych w eksporcie, jest potrzebne i jako może być owocne, służy odbyta w Izbie w dniu 22 bm. Konferencja przedstawicieli szeregu firm rejonu Izby z bawiącym w Polsce Konsulem R. P. w Medjolanie, p. Kolankowskim. W trakcie tej konferencji przedstawiciele firm uzyskali bardzo ważne informacje z zakresu zapotrzebowań rynku północnych Włoch, o wysokości stawek celnych na poszczególne towary, o warunkach transportu i t. d.

Z przedstawionych przez p. Kolankowskiego danych wynikało, że szereg artykułów produkcji polskiej z powodzeniem może znaleźć zbyt na tamtejszym rynku.

Okazję do zaznajamiania odbiorców włoskich z produkcją polską dać mogą Targi w Medjolanie, które tam odbywają się co roku w kwietniu. Tegoroczne Targi rozpoczną się dnia 12 kwietnia.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM W ROKU 1933.

W r. 1933 zawinęło do portu gdyńskiego ogółem 4.355 statków (w tem 1.892 z ładunkiem i 2.463 bez ładunku) o łącznej pojemności 3.425.660 t. r. n., natomiast wyszło w tym samym okresie czasu 4.337 statków (w tem 3.414 z ładunkiem i 923 bez ładunku) o łącznym tonażu 3.401.055 t. r. n. W porównaniu z r. 1932 ruch statków wykazuje wzrost na wejściu o 745 statków o pojemności 594.056 t. r. n. i na wyjściu o 733 statki o tonażu 562.457 t. r. n.

Ruch statków w porcie gdyńskim w roku 1933 ilustruje szczegółowo następująca tabela:

	Na wejściu ilość stat.	t. r. n.	Na wyjściu il. stat.	t. r. n.
1) Polska	472	521.375	466	513.980
2) W. M. Gdańsk	55	10.545	54	9.607
3) Anglja	108	170.363	108	171.600
4) Belgja	2	7.144	2	7.144
5) Boliwja	—	—	1	193
6) Brazylja	1	3.373	1	3.373
7) Czechosłowacja	46	9.217	45	8.323
8) Danja	593	372.066	593	374.001
9) Estonja	103	54.649	102	52.953
10) Finlandja	165	156.323	166	154.098
11) Francja	13	21.947	13	21.947
12) Grecja	42	101.516	39	95.744
13) Holandja	128	48.854	130	48.658
14) Hiszpanja	2	5.098	2	5.098
15) Kanada	3	10.112	2	6.697
16) Litwa	7	3.621	7	3.621
17) Łotwa	92	95.796	94	96.501
18) Niemcy	849	512.857	856	512.877
19) Norwegja	350	265.820	350	270.600
20) Panama	7	17.274	7	17.274
21) Rumunja	2	5.024	3	7.512
22) Stany Zjedn. Am.	56	179.744	55	176.653
23) Szwecja	1.245	827.861	1.230	813.447
24) Turcja	1	2.041	1	2.041
25) Węgry	1	2.523	1	2.523
26) Włochy	8	22.517	9	24.588
Razem:	4.355	3.425.660	4.337	3.401.053

Kolejność bander w r. 1933 ukształtowuje się w sposób następujący: pierwsze miejsce zajmuje jak zwykle Szwecja, drugie — Polska, trzecie — Niemcy, czwarte — Danja, piąte — Norwegja, szóste — Stany Zjednoczone Am. Półn. i t. d. Bandera W. M. Gdańska zajęła miejsce szesnaste.

POŁOŻENIE GOSPODARCZE GDYNI W GRUDNIU 1933 ROKU.

Położenie gospodarcze Gdyni w ostatnim miesiącu roku ubiegłego nie uległo naogół poważnym zmianom. Z faktu, że w ciągu grudnia nie zarejestrowano ani jednego nadzoru sądowego, ani też upadłości, wnioskować można, że położenie gospodarcze wykazuje pewną stabilizację, zwłaszcza jeśli się weźmie pod uwagę, że i w miesiącu poprzednim ogłoszenia nadzorów sądowych i upadłości nie było.

Na rynku pieniężnym w związku ze zwiększeniem importu dało się zauważyć wzmożenie popytu na dewizy zagraniczne. Skup walut i dewiz również wykazał wzrost poważny bo o 544 tys. złotych, na łączną sumę w 5 instytucjach kredytowych Gdyni, zł 3.882 tys., z czego na Oddział Banku Gospodarstwa Krajowego przypadła równowartość 1.147 tys. złotych.

Ilość weksli protestowanych wzrosła o 77 sztuk, osiągając 382 sztuki, suma natomiast protestów zmniejszyła się o zł 24.003,55 i wyniosła zł 138.073.

Suma wkładów a vista w Banku Gospodarstwa Krajowego wykazała dalszy spadek o 276 tys. złotych do sumy zł 4.500 tys.; w pozostałych instytucjach bankowych i Komunalnych Kasach rejonu gdyńskiego suma wkładów utrzymała się na poprzednim poziomie.

Na rynku żywnościowym zmian poważniejszych nie notowano, ceny zboża utrzymane, ceny nabiału wykazały w okresie przedświątecznym pewną zwyżkę.

Na rynku pracy nastąpiło dalsze pogorszenie. Na dzień 31 grudnia liczba bezrobotnych, według danych Państwowego Urzędu Pośrednictwa Pracy w Gdyni wynosiła: w okręgu gdyńskim — 2741, w okręgu wejherowskim 4032, razem 6773, czyli więcej, niż z końcem listopada o 1736 osób, z tego na okręg gdyński przypada zwiększenie o 1138 osób, zaś na wejherowski o 598 osób.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W GRUDNIU 1933 R.

Pomimo nastania sezonu zimowego, gdy z reguły ruch budowlany ulega niemal zupełnemu zamarciu, w miesiącu grudniu wydano 9 dalszych zezwoleń na budowę, czyli o 3 zezwolenia więcej niż w miesiącu listopadzie. rozpoczęto zaś budowę 10 budynków, o 1 więcej niż w miesiącu poprzednim.

Z rozpoczętych budowli — 7 przypada na budynki mieszkalne stałe, w tem 1 drewniany i 6 murowanych, oraz 1 budynek przemysłowy stały. Pozatem rozpoczęto budowę 2 przemysłowych budynków drewnianych. Ogólna kubatura rozpoczętych budowli wynosi 8946 m^3 o wartości 190.070 złotych. Koszt metra sześciennego budowli obliczony został dla stałych budynków mieszkalnych murowanych na 25 zł za $metr^3$, dla stałego drewnianego budynku na 10 złotych za $metr^3$.

W ciągu miesiąca sprawozdawczego ukończono budowlę 12 budynków, zawierających 23 mieszkania o 86 izbach mieszkalnych i 17 izbach niemieszkalnych. Ogólna kubatura zakończonych budynków wynosi 7339 $metr.^3$, wartość zaś ich obliczona została na 203.000 złotych.

NOWE EKSPEDYCJE KOLEJOWE W PORCIE.

Izba Przemysłowo-Handlowa komunikuje, iż z dniem 1 lutego 1934 r. uruchomione zostaną przy stacji Gdynia-Port cztery ekspedycje towarowe, które załatwiać będą wszelkie formalności, związane z nadaniem. względnie odbiorem towarów.

Ekspedycje powyższe mieścić się będą w następujących miejscach w porcie i obejmować będą następujące obszary portowe:

1. **Gdynia — Port Centralny** (dawniejsza kasa B) obejmuje nabrzeże Indyjskie, Rotterdamskie oraz Polskie aż do magazynu firmy J. Fetter włącznie.

2. **Gdynia — Port Północny** (dawniejsza kasa A) obejmuje resztę nabrzeża Polskiego (od Cukroportu włącznie) oraz nabrzeża Pilotowe, Francuskie i Holenderskie.

3. **Gdynia — Port Południowy** (nowa eksped. towar.) obejmuje wszystkie nabrzeża węglowe (Duńskie, Szwedzkie, Śląskie) i nabrzeże Angielskie (molo Rybackie).

4. **Gdynia — Port Wolna Strefa** obejmuje cały teren Wolnej Strefy.

Dzięki powyższemu podziałowi ekspedycje towarów zostaną znacznie usprawnione i ułatwione dla poszczególnych interesentów.

Równocześnie wyjaśniamy, iż towary winne być nadal nadawane do Gdyni pod adresem „Gdynia—Port". Podstawienie transportu na właściwe miejsce w porcie uskuteczniane będzie w myśl dyspozycji tutejszych odbiorców.

W SPRAWIE INFORMACYJ, DOTYCZĄCYCH KOSZTÓW PRZEŁADUNKOWYCH I FRACHTÓW MORSKICH.

Referat Komunikacyjny Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni udziela zainteresowanym wszelkich informacyj, dotyczących wywozu i przywozu drogą morską przez port w Gdyni, a w szczególności:

1) taryf kolejowych,
2) kosztów przeładunkowych (spedycyjnych),
3) frachtów morskich,
4) połączeń okrętowych.

Referat Komunikacyjny służy również zainteresowanym radą i wskazówką we wszelkich kwestjach, odnoszących się do transportów morskich.

Równocześnie Izba zwraca uwagę, iż przy zapytaniach, odnoszących się do kosztów przeładunku w porcie oraz frachtów morskich, niezbędne jest podanie następujących danych:

a) Ilość towaru (wyrażone w tonach, kg, m³, wzgl. sztukach).

b) Rodzaj opakowania oraz waga względnie wymiary jednostki ładunku — (skrzyni, beli, wiązki, paki etc.)

c) Port przeznaczenia (przy eksporcie) względnie nadania (przy imporcie).

Również wskazanem jest informowanie Izby, czy chodzi o transport próbny, jednorazowy, czy też o ewentualne transporty stałe w pewnym okresie czasu. Liczne bowiem zapytania, napływające do Izby i dotyczące kosztów portowych oraz frachtów morskich, są zredagowane w ten sposób, iż często nie wiadomo, o jaki towar chodzi, jaka jest jego ilość oraz dokąd właściwie ma towar ten być wysłany drogą morską.

Frachty morskie zależne są od rodzaju i ilości towaru, przyczem nawet do pobliskich portów mogą wykazywać znaczne różnice. Niezbędnem jest więc dokładne określenie towaru oraz portu, do którego transport ma być skierowany. Na skutek niedostatecznie sprecyzowanych zapytań Izba zmuszona jest dawać informacje bardzo ogólnikowe, które nie mogą być podstawą do kalkulacji cen (f. o. b., c.i . f., etc.), względnie przeprowadzać dodatkową korespondencję z zainteresowanymi, co znacznie opóźnia udzielenie żądanych informacyj.

W SPRAWIE POBIERANIA OPŁAT BRZEGOWYCH PRZEZ FIRMY MAKLERSKIE.

W związku z postulatem Izby Przemysłowo-Handlowej, zakomunikowanym Związkowi Maklerów Okrętowych w Gdyni w dniu 13. XII. 33 r. w sprawie pobierania zwrotu opłat brzegowych przez tutejsze firmy maklerskie, Związek Maklerów Okrętowych na zebraniu w dniu 9. I. br. uchwalił co następuje:

„Firma maklerska pobiera tytułem zwrotu kosztów za wykładanie sum oraz inkaso brzegowego od właściciela towaru resp. jego pełnomocnika-ekspedytora od każdego konosamentu następujące stawki:

5% sumy wyłożonej — minimum 50 gr — maximum 5 zł.

Zwrot wyłożonych sum za brzegowe pobiera się nie od 1 tony, lecz od 100 kg, zaokrąglając ilości powyżej każdych 100 kg wzwyż do następnej setki".

W ten sposób pobieranie omawianych opłat zostało zmodyfikowane w myśl postulatu Izby.

ZAŁOŻENIE NA STAPLE'U PIERWSZEGO OKRĘTU NA STOCZNI GDYŃSKIEJ.

W dniu 27. I. w stoczni gdyńskiej odbyła się uroczystość założenia pierwszego okrętu na staple'u i poświęcenie hali okrętowej w obecności dyrektora Departamentu Morskiego Inż. L. Możdżeńskiego, Komisarza Rządu m. Gdyni Mgr. Sokoła, Komandorów Czernickiego i Solskiego, Dyrektora Urzędu Morskiego Inż. Łęgowskiego i innych. Izbę naszą reprezentował p. Prezes inż. Napoleon Korzón. Przemówienie okolicznościowe wygłosił Prezes Zarządu Stoczni p. Dumis.

Z PORTU GDAŃSKIEGO.

OBNIŻENIE OPŁAT PORTOWYCH W GDAŃSKU.

Uchwałą Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku obniżone zostały o 50% opłaty portowe od przeładunku towarów, wywożonych lub przewożonych tranzytem przez port gdański z krajów, położonych poza granicami polskiego obszaru celnego, a więc Czechosłowacji, Rumunji, Austrji, Węgier, Rosji i t. d., o ile dane towary przywiezione zostały drogą lądową i wywiezione drogą morską i na odwrót. Z ulgi tej nie korzystają jednak węgiel, koks, brykiety węglowe i inne towary, wymienione w pozycji taryfowej VA, a więc: fosforyty, kamienie brukowe, sole potasowe, ruda, piryty i przepałki pirytowe, żużle Thomasa, ziemniaki i inne. Jak wiadomo opłaty te zostały w Gdyni obniżone już w miesiącu grudniu.

UDZIAŁ GDAŃSKA W HANDLU ZAMORSKIM POLSKI W GRUDNIU 1933 R.

W sferach gdańskich wyrażane jest zadowolenie z powodu wyniku obrotów portu gdańskiego w grudniu 1933 roku. Podkreśla się przytem, że od 15 miesięcy po raz pierwszy obroty Gdańska nie uległy zmniejszeniu i udział portu gdańskiego w ogólnych obrotach handlu morskiego wyraził się procentowo w liczbach 52% dla Gdańska i 48,4% dla Gdyni — co w liczbach absolutnych przedstawia się 579.504,5 ton dla Gdańska i 535.335 ton dla Gdyni. Ten sam stosunek w roku 1932 wyrażał się procentowo 51,6% dla Gdańska i 48,4%, zaś w liczbach absolutnych 572.161 ton dla Gdańska i 537.389 ton dla Gdyni. Stosunek ten jest wynikiem zmniejszenia w grudniu wywozu w Gdyni o 12.077 ton w porównaniu do grudnia r. 1932 i zwiększenia wywozu w Gdańsku o 4.227 ton. Przywóz miał pod tym względem wpływ mniejszy, albowiem tak w Gdańsku, jak i w Gdyni w porównaniu do grudnia roku 1932 nastąpił wzrost przeładunków: w pierwszym porcie o 3.116 ton, w drugim — o 10.022 ton.

RUCH STATKÓW W PORCIE HELSINKI W R. 1933.

W ciągu roku 1933 do portu w Helsinki (Helsingfors) zawinęło 7.032 statki o ogólnej pojemności 1,700 tys. ton: opuściło port w tym samym okresie 6,790 statków o łącznej pojemności 1.600 tys. ton. Porównując te dane z liczbami za rok 1932, skonstatować wypada znaczne wzmożenie ruchu. W roku 1932 bowiem zawinęło do portu 6,480 statków o pojemności 1,400 tys. ton. zaś opuściło port 6,308 statków o pojemności 1,300 tys. ton. Wpływy z opłat portowych za rok 1933 wyniosły 24.250 tys. marek fińskich (w roku 1932 — 22.600 tys. marek fińskich).

STATKI MORSKIE O NAPĘDZIE ELEKTRYCZNYM.

Zastosowanie napędu elektrycznego na statkach morskich coraz bardziej zaczyna się rozpowszechniać. Wedle danych statystyki Lloyd'u w chwili obecnej znajduje się w ruchu na wszystkich wodach świata 91 statków o napędzie elektrycznym, w tem 43 o generatorach turbinowych i 48 o motorach Diesla. Badania nad sprawnością działania napędów elektrycznych na statkach ustaliły wielkie zalety instalacji tego rodzaju. Spodziewać się przeto należy i w przyszłości elektryfikacja statków morskich coraz bardziej zacznie się rozwijać.

WSPÓŁPRACA „NORDDEUTSCHER LLOYD" i „HAMBURG — AMERIKA LINIE".

Prasa zagraniczna donosi, że wyżej wymienione niemieckie linje okrętowe zamierzają stworzyć w Stanach Zj. A. P. sieć biur w celu usprawnienia i wzmożenia ruchu towarów na tych linjach. Obok istniejących już biur zostały założone nowe w Cincinnati (Ohio) i w Portland (Oregon). Należy zaznaczyć, że nie chodzi w danym wypadku o fuzję tych towarzystw: — jakkolwiek w Niemczech pracować one będą pod mianem Wspólnoty Północno - Atlantyckiej (Nordatlantikgemeinschaft), to w Ameryce każde towarzystwo będzie występowało pod dotychczasową nazwą. W celu utrzymania rentowności ruchu towarowego do komunikacji dopuszczone będą tylko najlepsze statki, odpowiadające wszelkim wymaganiom techniki nowoczesnej.

RUCH W KANALE SUEZKIM W R. 1933.

W roku 1933 przepłynęło przez Kanał Suezki 5.423 statki, wobec 5.032 w r. 1932. Wzrost wynosi zatem 391 statków.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

RUCH TELEFONICZNY MIĘDZY POLSKĄ A WYSPAMI BAHAMA.

Od 1 lutego br. wprowadzone zostaje połączenie telefoniczne między Polską a wyspami Bahama via Londyn — N. York — Miami — Nassau.

W Polsce dopuszcza się narazie do tego ruchu: Warszawę, Bielsko, Bydgoszcz, Gdynię, Katowice, Kraków, Lublin, Lwów, Łódź, Poznań i Wilno — na wyspach Bahama : Nassau.

Opłata za trzyminutową rozmowę zwykłą z wyspami Bahama wynosi 202 fr. 50 c. (22,50 fr. taksa europejska plus 180 fr. taksa transatlantycka). Opłata za zawiadomienie w razie niedojścia do skutku rozmowy (report charge) wynosi 32 fr. 50 c. (7,50 fr. taksa europejska plus 15 fr. taksa transatlantycka).

Ruch telefoniczny z Nassau odbywa się w godzinach od 16 do 24 według czasu środkowo-europejskiego.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

WYWÓZ WĘGLA POLSKIEGO I ANGIELSKIEGO NA RYNKI SKANDYNAWSKIE

W ciągu roku 1933 wywóz węgla polskiego na rynki państw skandynawskich wyniósł 4.402 tys. ton, wywóz zaś węgla angielskiego — 6.296 tys. ton.

Głównym odbiorcą węgla polskiego, jak i w latach ubiegłych, była Szwecja, dokąd wywieziono 2.362 tys. ton, wywóz węgla angielskiego na ten rynek wyniósł 1.984 tys. ton. Następnym, pod względem zbytu węgla polskiego był rynek norweski, wywieźliśmy tam bowiem 828,4 tys. ton, Anglja zaś — 982,5 tys. ton. Do Danji wywieźliśmy 774,4 tys. ton, Anglja na tym rynku sprzedała 2.857 tys. ton. Finlandja sprowadziła 437,5 tys. ton węgla polskiego i 472.7 tys. ton węgla angielskiego.

Wywóz węgla polskiego do poszczególnych, wyżej wspomnianych krajów w porównaniu z rokiem 1932 zmniejszył się: do Danji o 45%, do Szwecji o 13,6%, do Norwegji o 9,7%, jedynie do Finlandji wywóz węgla polskiego zwiększył się, i to poważnie, bo o 19,5%. W tym samym okresie wywóz węgla angielskiego zwiększył się: do Szwecji o 45,3%, do Danji o 36,8%, do Norwegji o 13,7%, natomiast wywóz do Finlandji spadł o 0,2%.

Pomimo wielkiego nacisku, jaki Anglja wywierała na te państwa w trakcie zawierania układów na dostawę swego węgla, węgiel polski utrzymywał jednak konkurencyjność, a nawet, jak wynika z danych powyższych, zdołał osiągnąć poważną zwyżkę na rynku Finlandji. Najpoważniejsza strata, jaką ponieśliśmy na rynku Danji, daje się wytłomaczyć zależnością tego rynku od Anglji, pod względem zbytu produkcji hodowlanej w szczególności bekonów.

IMPORT BEKONÓW POLSKICH DO ANGLJI W R. 1933.

Ogłoszone ostatnio w Anglji dane statystyczne uwidaczniają wpływ wprowadzonych ograniczeń przywozowych w zakresie bekonów. Ogółem import bekonów w ciągu roku 1933 wynosił 9,1 miljonów centnarów angielskich, podczas gdy w roku 1932 import ten wyniósł 11,4 mil. cetnarów ang. Pod względem wartości dostawy bekonów do Anglji wykazują zmniejszenie nieznaczne, co dowodzi, że ceny bekonów w roku ubiegłym utrzymywały się na wysokim poziomie.

Przywóz bekonów z Polski, który w roku 1932 wynosił 1.135.389 cetn. ang. spadł w roku 1933 o 30% i wyniósł 783.758 cetn. ang. Wartość importu bekonów wynosiła w roku 1932 2,6 miljonów funtów szterlingów, w roku zaś 1933 obniżyła się do 2,3 milj. funtów szterlingów, t. zn. o 14%.

HANDEL POMIĘDZY POLSKĄ A FINLANDJĄ W ROKU 1933.

Według danych, opublikowanych ostatnio przez fiński urząd statystyczny, wartość eksportu fińskiego do Polski wynosiła w roku 1933 — 7,5 miljonów marek fińskich w porównaniu do 8,3 mil. marek fińskich w roku 1932 i 3,8 mil. mar. fińskich w roku 1931. W tych samych latach import z Polski do Finlandji przedstawiał wartość 131,6 miljonów marek fińskich (rok 1933), 96,5 mil. marek fińskich (r. 1932) i wreszcie 124,3 mil. marek fińskich w roku 1931. Z wyżej podanych liczb wynika, iż kształtowanie się handlu pomiędzy Polską a Finlandją jest wybitnie aktywne dla Polski. Jeśli do tego dodamy fakt, iż również i w transporcie towarów pomiędzy Polską a Finlandją poważną rolę odgrywa polska linja okrętowa obsługiwana przez statki Żeglugi Polskiej, to znaczenie rynku fińskiego dla handlu polskiego na Bałtyku nabiera specjalnego znaczenia.

OGRANICZENIA IMPORTU TOWARÓW NIEMIECKICH DO FINLANDJI.

Prezydent Republiki Fińskiej podpisał w dniu 30 grudnia 1933 r. rozporządzenie, wprowadzające w życie podwyżkę stawek 83 pozycyj t. zw. „gwiazdkowanych“ taryfy cel-

nej fińskiej, t. zn. tych pozycyj, których stawkę zasadniczą Rada Ministrów może bez zezwolenia Sejmu podwyższyć o 400%.

Podwyższenie to nie dotyczy Polski, odnosząc się jedynie do państw nie posiadających traktatu handlowego z Finlandją. Skierowane zostało ono głównie w stosunku do przywozu z Niemiec, stanowiąc według opinji miarodajnych czynników fińskich zarządzenie odwetowe za ograniczenie importu artykułów rolnych z Finlandji do Niemiec. Podwyżką stawek celnych objęte zostały przedewszystkiem: przędza bawełniana (poz. 178—180, 187—188, 195—196, 201—202), przędza wełniana (poz. 207, 209), lniana (poz. 218, 224), sznury, powrozy (poz. 230), filc maszynowy, płótno żaglowe (poz. 234), płótno introligatorskie (poz. 235), plusz (poz. 236—237), tkaniny bawełniane, wełniane, jutowe, lniane, konopne (poz. 236—239, 241—248, 251—252, 255—259, 267, 274—276), tkaniny z włosia końskiego (poz. 277), tkaniny jedwabne i półjedwabne (poz. 279 i 280), wstążki jedwabne i półjedwabne (poz. 285—286).

Ponadto w dniu 9. I. podpisał Prezydent Finlandji rozporządzenie, wprowadzające zakaz przywozu szeregu towarów pochodzenia niemieckiego, stanowiących przeszło 40% dotychczasowego eksportu niemieckiego do Finlandji o wartości około 400 milj. Fmk. Zakaz importu obejmuje następujące pozycje taryfy celnej fińskiej:

I —349:	zawierające zwierzęta żywe, produkty pochodzenia zwierzęcego, zboża, mąki, pasze i pochodne, warzywa, towary kolonjalne, korzenie wszelkie oraz wszystkie wyroby i produkty włókiennicze.
443—463:	produkty ze szczeciny, włosia, pierza, kości, rogu i t. p.
479—484:	rękawiczki, wyroby siodlarskie, pewne wyroby skórzane (poz. 481), futra wszelkie.
647—652:	drukarskie wyroby metalowe, złoto i srebro „arkuszowe“, staniol, tubki, kapsle, cyrkle, stalówki, haftki, naparstki, sprzączki i t. d.
701—715:	środki transportowe, jak: statki, rowery, części do rowerów, wózki dziecięce, wozy tramwajowe, węglarki, samochody a dalej pianina, fortepiany, organy i części do nich, harmonje, gramofony i płyty, części do fortepianów i pianin, różne instrumenty muzyczne.
727—734:	zegary i części do nich.
946—961:	sita, guziki, wszelkie zabawki, fajki, ozdoby choinkowe, obsadki itp.

Wprowadzenie wspomnianych restrykcyj odbić się musi na zmianie kierunku importu Finlandji, która zaopatrywać będzie się w analogiczne towary w innych krajach. Dla szeregu produktów polskich ujawniają się w ten sposób również możliwości zbytu. Eksporterzy polscy winni pamiętać, że przy imporcie należy przedkładać dokumenty, wskazujące pochodzenie towaru, w celu usunięcia wątpliwości, jakie mogłyby powstać w tej mierze. Dokumenty te winny być zalegalizowane przez fińskie placówki dyplomatyczne lub konsularne w Polsce. W ten sposób odbiorca fiński uniknie trudności związanych z udowodnieniem pochodzenia towaru.

WIDOKI ZBYTU POLSKICH WYROBÓW WŁÓKIENNICZYCH W FINLANDJI.

Eksport polskich tkanin bawełnianych i wełnianych do Finlandji kształtował się w ostatnich 9-ciu latach następująco:

1924	0
1925	375.993
1926	471.832
1927	936.459
1928	2.903.262
1929	5.014.454
1930	2.958.960
1931	4.486.328
1932	511.852
do 1. XI. 1933	107.030

Z powyższego zestawienia wynika, że eksport polskich wyrobów włókienniczych do Finlandji stopniowo wzrastał do roku 1929, osiągając wartość 5.014.454 Fmk., a w latach następnych spadł do wartości kilkuset tysięcy Fmk.

Przyczyny tego bardzo poważnego spadku importu tkanin, obejmującego prawie wyłącznie tkaniny wełniane gatunku ciężkiego, wagi ponad 200 gr na m^2, należy szukać w następujących okolicznościach:

a) spadku wartości marki fińskiej, uniemożliwiającym konkurencję wyrobów polskich z wyrobami krajowemi;
b) tendencjach samowystarczalności wśród miejscowego przemysłu włókienniczego oraz nacjonalistycznego kierunku gospodarczego szerokich warstw konsumentów;
c) nierównomiernej jakości towaru polskiego, nieodpowiadającej często nadesłanym wzorom, niesolidności polskich eksporterów, niepunktualności dostaw, niedotrzymaniu warunków zawartych umów i t. p.
d) nieodpowiedniej organizacji zbytu ze strony eksporterów polskich, posiadających w większości wypadków w Finlandji nie agenta, a tylko firmę hurtową, która w chwili zachwiania się konjunktury nie zdołała lokować na rynku towaru fabryki polskiej.

Przy badaniu obecnych możliwości zbytu polskich wyrobów włókienniczych na rynku fińskim okazuje się, że dla tkanin wełnianych, gatunku ciężkiego wagi ponad 200 gr. w 1 m^2, względnie 350 gr. w 1 metrze bieżącym, ponownie otwierają się widoki zbytu, ze względów następujących: a) stabilizacji waluty fińskiej, b) niskiej wartości dolara, c) stopniowego wzrostu zainteresowania odbiorców naj-

tańszemi gatunkami tkanin wełnianych. Chodzi tu specjalnie o odbiorców na wsi. Wobec kryzysu standard życiowy spadł bardzo poważnie wśród tej kategorji ludności, dla której np. jeszcze w roku 1929, cena towaru odgrywała drugorzędną rolę, gatunek natomiast był decydującym czynnikiem zakupu.

Ceny tkanin ciężkich wahają się w granicach 0,50 — 1 dol. am. za metr bieżący.

Rynek fiński jest przyzwyczajony do następujących warunków płatności w zakresie dostaw tkanin: 6-cio miesięczny bezprocentowy akcept, nie wliczając miesiąca dostawy. W razie opłacenia gotówką w ciągu 30 dni — 4% skonta.

Prowizja agenta wynosi 3—5% przy większych zamówieniach, przyczem agent pokrywa koszty depesz, porto i t. p., zaś 2—3% przy mniejszych obstalunkach, gdy mocodawca (producent) opłaca sam wszelkie koszta korespondencyjne.

Sezon zamówień na ciężkie gatunki wełniane trwa w miesiącach grudzień—marzec. Dostawa następuje w czerwcu—lipcu.

Cło na tkaniny wełniane wynosi:

a) wagi od 200—500 gr. na metrze kwadratowym, brutto 45,— Fmk.,

b) wagi ponad 500 gr na metrze kwadratowym, brutto 32,— Fmk.

HANDEL ZAGRANICZNY FRANCJI W ROKU 1933.

W ciągu roku 1933 import towarów do Francji wyniósł 48.515 tys. ton (rok 1932 — 47.649 tys. ton), o łącznej wartości 28.425 miljonów franków (29.808 milj. franków). Eksport w tym samym okresie wyraził się w liczbie 25.055 tys. ton (w roku 1932 — 27.623 tys. ton) o wartości 18.433 miljonów franków (19.705 milj. franków). Z danych powyższych wynika, iż bilans handlowy Francji wykazał w roku 1933 saldo bierne w wysokości 9.992 miljony franków, jest to zmniejszenie salda biernego o 111 milj. franków. Jest to suma nieznaczna jeśli się weźmie pod uwagę ogólne obroty handlowe Francji z jednej strony i jej zarządzenia reglamentacyjne, jakie w roku 1933 nastąpiły.

UKŁAD HANDLOWY POLSKO-DUŃSKI.

Układ handlowy między Polską a Danją został zawarty w dniu 13 grudnia 1933 roku w formie wymiany not między Poselstwem R. P. w Kopenhadze i duńskiem Ministerstwem Spraw Zagranicznych. Układem tym zobowiązała się Danja przydzielać dewizy dla wyrównania należności za importowane z Polski w ciągu pierwszych czterech miesięcy r. 1934 towary, wyliczone w dołączonej do not liście i do wysokości w liście tej podanej. Są to: nafta, benzyna, olej gazowy, smary, asfalt, wyroby żeliwne, wyroby blaszane emaljowane, blacha cynkowa (Nr. stat. duńsk. Z. b. 26), maszyny włókiennicze, przędza wełniana, konie, tkaniny wełniane, tkaniny bawełniane, tkaniny z aksamitu (Nr. stat. duńsk. J. c. 26), ubrania wełniane i bawełniane dla mężczyzn i dzieci, linoleum (Nr. stat. duńsk. J. d. 1), minja i glejta, biel cynkowa, obuwie gumowe i kalosze, obuwie z podeszwami gumowemi, rękawiczki wełniane i bawełniane, drzewo surowe i obrobione, dykty (Nr. stat. duńsk. Q. a. 17), wyroby koszykarskie, przędza z jedwabiu sztucznego, groch jadalny, cebula, jagody i owoce suszone, soda kaustyczna i kalcynowana, blacha żelazna i stalowa, drut żelazny (Nr. stat. duńsk. Y. b. 30), żołądki cielęce, węgiel.

Ponadto zobowiązała się Danja, na wypadek wprowadzenia zmian w dotychczasowym systemie obowiązującym przy wwozie zbóż i pasz, zapewnić Polsce udział w imporcie równy dotychczasowemu; imieniem zaś Islandji przyrzekła przydzielać określoną ilość dewiz dla importu polskiej soli.

Zapewniła wreszcie Danja przydział dewiz na pokrycie należności za rozdzielany przez międzynarodowy kartel kontyngent rur ciągnionych, zakupywanych przez importerów duńskich w Polsce.

Wzamian zobowiązała się Polska zezwolić w tym samym okresie pierwszych czterech miesięcy r. 1934 na wwóz z Danji towarów obecnie dla przywozu do Polski zakazanych, a wyliczonych w drugiej liście do not dołączonej, do wysokości tam podanej oraz dozwolić na wwóz śledzi solonych z Islandji w określonej ilości za cłem obniżonem

Oba Rządy postanowiły rozważyć przychylnie ewentualne żądania wzajemne odnoszące się do ograniczeń, którym podlegają towary inne, niż obecnie w obu listach wyliczone, a dla obrotu mniejsze posiadające znaczenie, jak również nie czynić żadnych trudności przy przekazywaniu wierzycielom drugiej strony należności wynikających z obrotów towarowych między obu krajami.

Postanowiono wreszcie, że o ile na miesiąc przed upływem ważności tej umowy żaden z Rządów nie wypowie jej, ani nie zażąda wszczęcia rozmów odnośnie zmiany, przedłużać się ona będzie automatycznie na dalsze okresy czteromiesięczne, aż do końca roku 1934.

WYSYŁKI WZORÓW ZBÓŻ DO HOLANDJI.

Od czasu stworzenia centrali importu zbóż w Hadze, co jest identyczne z reglamentacją wwozu zbóż do Holandji, importerzy prywatni skarżyli się, iż nie mogą otrzymywać od eksporterów zagranicznych wzorów zbóż bez pozwolenia wwozu, co powodowało, że wzory nadchodziły z opóźnieniem, stając się bezużytecznemi. Na skutek tych skarg, Centrala importu zbóż za zgodą rządu wysłała okólniki do wszystkich importerów, zwalniając mniejsze wzory z obowiązku przedsta-

wiania pozwoleń wwozu władzom celnym. Większe wzory, t. j. ważące od 1—3 kg. mogą być wwożone do Holandji, jeżeli eksporter zagraniczny zaopatrzy je specjalną etykietą Centrali Importu Zbóż w Hadze. Aby umożliwić to, Centrala ta dostarczyła wszystkim „bona fide" importerom pewne ilości tych etykiet, które znów z kolei importerzy ci wyślą swym stałym dostawcom zagranicznym do zużycia przy wysyłaniu wzorów ważących od 1—3 kg. Ilość etykiet tych jest ściśle ograniczoną i dzięki temu Centrala może kontrolować wpływ opłat określonych przy wwozie tych wzorów. Importer płacić musi za wzór 1 kg. 7 centów, 2 kg. 12 centów, 3 kg. 17 cnt. Opłaty te przesyła Centrali Importu Zbóż w Hadze i otrzymuje nowe etykiety. W ten więc sposób wzory przychodzić będą bez opóźnienia, jak to zdarzało się dotychczas.

WYWÓZ KOMPENSACYJNY PRZEZ LĄDOWE GRANICZNE URZĘDY CELNE.

Na podstawie § 4 punkt 2 obwieszczenia Ministra Skarbu z dn. 11 października 1933 r. o warunkach uzyskania pozwoleń na przywóz za cłem ulgowem niektórych owoców południowych, towarów kolonjalnych i olejów roślinnych (Monitor Polski Nr. 236, poz. 257) Ministerstwo Skarbu w porozumieniu z Ministerstwem Przemysłu i Handlu zezwoliło na kompensacyjny wywóz niektórych towarów **również** przez graniczne urzędy celne, lądowe, a mianowicie:

	Nazwa towaru	Lądowe urzedy celne:
1	komplety skrzynkowe	Śniatyn — Załucze
2	Maszyny włókiennicze	Zebrzydowice, Śniatyn — Załucze
3.	blacha ocynkowana	Turmonty, Śniatyn — Załucze
4.	wyroby z drzewa stolarskie, tokarskie i rzeźbiarskie z malowidłami, pozłacane, posrebrzane, bronzowane, również z innemi ozdobami t. zw wyroby ludowe A . . .	Zbąszyń, Zebrzydowice oraz Urzędy Pocztowe Celne: Warszawa Główna i Kraków.

Powyższe zarządzenie obowiązuje od dn. 15 stycznia 1934 r.

WPROWADZENIE SYSTEMU METRYCZNEGO W TURCJI.

Ukazało się rozporzadzenie wykonawcze do ustawy Nr. 1782 z dnia 26. III. 1931 r. wprowadzające system metryczny na terenie Turcji. Ustawa zabrania używania innego systemu miar i wag we wszystkich operacjach handlowych, w sklepach ogłoszeniach, książkach buchalteryjnych i t. p.

Wszystkie miary i wagi mają być sprawdzone przez Ministerstwo Handlu i odpowiednio stemplowane.

Zabronione jest w Turcji produkowanie miar i wag nieopartych na systemie metrycznym, jak również sprzedawanie wag nieostemplowanych.

Nie podlegają ustawie tej jedynie:

a) umowy i dokumenty handlowe redagowane w krajach, które nie wprowadziły systemu metrycznego,

b) dokumenty i odpisy z nich, które były redagowane przed ukazaniem się ustawy,

c) instrumenty używane do wyrobu monet i biżuterji, oraz do prac technicznych, będące w używaniu, a służące jedynie do fabrykacji wyrobów, nie mających nic wspólnego z określeniem miar i wag już wyprodukowanych przedmiotów.

d) miary używane przez domy handlowe i fabryki eksportujące do krajów, które nie wprowadziły systemu metrycznego, lecz tylko odnośnie do artykułów eksportowanych.

Za używanie wag i miar fałszywych lub nieostemplowanych przewidziane są kary.

System metryczny obowiązuje od dnia 1 stycznia 1934 r.

W związku z tem eksporterzy polscy powinni zainteresować się możliwościami zbytu miar i wag produkcji polskiej w Turcji

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE W OKRESIE OD 7 DO 17 STYCZNIA 1934 R.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK. Z dniem 1 lutego 1934 r. wprowadzony został przymus znakowania krajem pochodzenia ręczników i materjałów na ręczniki, w postaci przyszytej etykiety z materjału do każdego ręcznika, a na materjałach przy końcu każdej sztuki.

AUSTRJA. Na skutek żądań sfer gospodarczych, wprowadzona ma być nowela celna, przewidująca m. innemi zwyżkę cła na przędzę jutową, dykty, drób, jaja i produkty z kukurydzy. Do listy towarów objętych reglamentacją mają być wciągnięte żywica sztuczna, kwas siarczany i wieprzowina, sprowadzana dla wyrobu salami. —

BELGJA. Rozporządzeniem z dnia 8 stycznia 1934 roku wprowadzona została reglamentacja importu korku w płytach (poz. 687), rozporządzeniem z dnia 11 stycznia — makuchów. Import tych towarów dozwolony jest za uzyskaniem licencyj od ministerstwa rolnictwa.

Francja uzyskała na rok 1934 od Belgji w wyniku specjalnego porozumienia 100 proc. kontyngentów któremi dysponowała w ub. roku.

BUŁGARJA. Dekretem z dnia 30 grudnia 1933 r. rząd bułgarski zniósł dozwolony dotychczas bezcłowy import wełny surowej, mytej lub niemytej, nasienia buraków cukrowych, sprowadzanych dla cukrowni, miękkiej sztucznej wełny dla przędzalni.

Bank Narodowy Bułgarski wprowadził z dniem 1 stycznia br. zarządzenie, w myśl którego przy wnoszeniu podań importowanych należy dołączać rachunki, na których importer musi złożyć oświadczenie że suma podana na rachunku odpowiada prawdzie. Chodzi w ten sposób o uniknięcie składania fałszowanych rachunków.

CZECHOSŁOWACJA. Dotychczasowe cła na zboże, bydło i mięso pozostają nadal w mocy. Ustanowiona została przeciętna cena masła w wysokości 22.60 kc., ponieważ na mocy ustawy, przy cenie masła poniżej 23 60 kc. za 100 kg., cło ulega zwyżce, przeto obecne cło 210 kc. podwyższone zostaje o 100 proc., tj. do 240 kc. za 100 kg., cło na sadło surowe ustanowione zostało w wysokości 150 kc., szmalec topiony — 300 kc. za 100 kg. Rozporządzeniem z dnia 27 grudnia 1933 r. wprowadzono reglamentację importu nasienia cebuli poz. 52 taryfy celnej czechosłowackiej.

Ministerstwo Finansów poleciło urzędom celnym przeprowadzać odprawę celną nie na podstawie pozwolenia dewizowego, ale na podstawie istotnych właściwości towaru. O ile dane ustalone przez urząd celny okażą się niezgodnemi z pozwoleniem dewizowem, to towar nie będzie dopuszczony do importu.

DANJA. Lista towarów zwolnionych przy imporcie od pozwoleń dewizowych narazie nie została zmieniona. Kontyngenty importowe przydzielane są na podstawach dotychczasowych.

FINLANDJA. Ministerstwo Rolnictwa ustanowiło ceny na 1 kwartał 1934 r. na żyto w wysokości 0.65 fmk. od 1 kg. (dot. 0.89). Stąd cło na żyto niemielone i mielone pozostaje bez zmiany.

Następujące pozycje taryfy celnej zostały zmienione na rok 1934: poz. 44 — mąka pszenna — 1.25 (dotychczas 1.50) za 1 kg., poz. 45 — kasza pszenna — 1.50 (1.25), poz. 84 — pure pomidorowe 1.— (8.—), poz. 751 — węgiel, koks, antracyt (z krajów, które nie zawarły z Finlandją traktatu handlowego — 5,— Fmk. za 100 kg. (dot. bez cła), poz. 787 — cegły 9.— (2.—), poz. 816 — olej lniany surowy — 0.60 (0.50) za 1 kg.

FRANCJA. Na mocy rozporządzenia z dnia 5 stycznia 1934 skontyngentowany został przywóz następujących towarów: — atramenty 326 i 325 bis, — żelatyna — 330, pasta do butów itp.

HISZPANJA. Dekretem z dnia 22 grudnia 1933 ustanowione zostały kontyngenty na oleje i tłuszcze na 1 kwartał 1934 r. w następujący sposób: poz. 211 — sadło — 100 proc. przeciętnego importu w latach 1931/32; poz. 312 — tłuszcze zwierzęce niewymienione w innych pozycjach — 100 proc; 804 — tłuszcze pochodzenia zwierzęcego nierafinowane — 80 proc. — 805 — rafinowane — 100 proc.; 996 — kopra — 75 proc.; 997 — olej lniany — 80 proc.

HOLANDJA. W Dzienniku Ustaw z dnia 20 grudnia 1933 r. ogłoszone zostało rozporządzenie, na mocy którego wprowadzony został monopol importu jaj w skorupkach, żółtka itp. Zmonopolizowanie importu tych artykułów ma trwać do 1 stycznia 1935 r. Rozporządzeniem z dnia 29 grudnia 1933 r. wprowadzony został przymus przedkładania świadectwa pochodzenia przy imporcie podlegających skontyngentowaniu pończoch i skarpetek. Pozatem rozporządzeniem z dnia 2 stycznia 1934 r. wprowadzony został przymus znakowania krajem pochodzenia importowanego masła.

Rząd holenderski ma przystąpić do reglamentacji importu ryżu łuszczonego do Holandji, celem uprzywilejowania importu ryżu tego z Jawy.

LITWA. Lista artykułów objętych systemem pozwoleń przywozowych (dotychczas 13 grup towarowych) została powiększona o dalsze 20 grup. W ten sposób około 70 proc. importu podlega ograniczeniom przywozowym.

ŁOTWA. Przydział kontyngentów importowych na I kwartał 1934 r. w zakresie niektórych artykułów uległ ograniczenom, w niektórych wypadkach do 50 proc. importu dokonanego w IV kwart. 1933 r. Zmniejszenie dotyczy przywozu skór półobrobionych, części rowerów, porcelany, wyrobów drzewnych, szkła i in. Przywóz żelaza i stali ulec ma pewnej zwyżce.

STANY ZJEDNOCZONE. Ustanowione zostały przepisy dla importerów, sprowadzających napoje alkoholowe. Na mocy tych przepisów importer zobowiązany jest do uzyskania pozwolenia na import wyrobów alkoholowych, które udziela ministerstwo rolnictwa.

Nie dotyczy to towarów pozostających pod kontrolą celną i tranzytu. Każda licencja musi zawierać: a) gatunek i ilość importu, b) kraj pochodzenia, c) termin ważności, d) inne tym podobne dane, które się okażą potrzebne.

Z dniem 13 stycznia 1934 weszły w życie zwyżki celne na konserwy rybne, poz. 718 a. z 30 na 45 proc. ad val., inne ryby, których wartość nie przewyższa 9 cent. od funt., z 30 na 44 proc. ad valorem.

SZWECJA. W związku z wprowadzeniem przymusu znakowania towarów krajem pochodzenia ogłoszoną została lista towarów, co do których przymus ten się stosuje i obejmuje ona następujące towary: świece, klej stolarski, wyroby gumowe, tekturę i papier, pończochy, kołnierzyki, płaszcze nieprzemakalne, odzież męską, bieliznę, obuwie, wyroby fajansowe i porcelanowe, wyroby szklane, naczynia emaljowane, wyroby żelazne i stalowe, wyroby z innych metali, maszyny i narzędzia, instrumenty muzyczne. Sposób znakowania poszczególnych towarów jest do przejrzenia w P. I. E.

TURCJA. Zawarty został nowy układ handlowy z Grecją na przeciąg 6 miesięcy, licząc od 1. II. 1934 r. Grecja uzyskała prawo pokrycia 45 proc. (w ciągu 3-ch pierwszych miesięcy) wzgl. 50 proc. (w ciągu następnych 3-ech miesięcy) przywozu tureckiego swym eksportem. Oba kraje ustaliły listę towarów, które mogą być importowane bez ograniczeń kontyngentowych, przyczem Grecja może w ten sposób importować do Turcji: niektóre chemikalja, butelki, tkaniny bawełniane, naczynia aluminjowe, nawozy sztuczne i t. p.; Turcja zaś do Grecji: węgiel kamienny, bydło, drzewo, jaja, zboża, strączkowe, klepki i t. p.

WIELKA BRYTANJA. Z mocą obowiązującą od dnia 13 stycznia 1934 r. podwyższone zostało cło na owies z 20 proc. ad valorem na 3 szyl. od centnara ang., na mąkę owsianą, płatki owsiane — na 7 sh. 5 d. od centnara ang.

Według oświadczenia ministra rolnictwa kwota bekonowa będzie obniżona od 1 marca 1934 r. o 7 proc. a od 1 czerwca o dalsze 3 proc., tak, że począwszy od tej daty globalna kwota dla bekonu zagranicznego będzie o 10 proc niższa od obecnej.

WŁOCHY. W protokóle dodatkowym do konwencji handlowej włosko-czechosłowackiej podpisanym 27. XI. 33 Czechosłowacja zrzekła się stawek konwencyjnych na drzewo zwykłe (poz. 604 p. a) 1, 2, 3 włoskiej taryfy celnej), Włochy zaś stawki konwencyjnej na cebulę (poz. 41 czechosł. tar. cel.). Ograniczony został termin obowiązywania zniżonego cła na włoskie wczesne ziemniaki.

W dodatkowej umowie włosko-jugosłowiańskiej podpisanej w styczniu b. r. Jugosławja zgodziła się na podniesienie stawek celnych na artykuły rolnicze i hodowlane.

Podpisany został w dniu 5 stycznia b. r. traktat handlowy włosko-rumuński, który obejmuje podniesienie włoskich stawek celnych na artykuły hodowlane i rolnicze.

Na mocy rozporządzenia ogłoszonego w „Gazetta Ufficiale" z dnia 3 bm. wprowadzony został przymus mieszania importowanej z zagranicy mąki i kaszy z produktem krajowym w stosunku obowiązującym przy imporcie zboża zagranicznego. Importer ma prawo wskazać na komorze celnej magazyn lub skład w którym pragnąłby poddać importowany towar obowiązkowi mieszania. Proces mieszania odbywa się pod kontrolą straży skarbowej. Koszta obciążają importera.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE i EKSPORTOWE

Firmy, poszukujące kontaktu z eksporterami polskiemi:

Firma szwajcarska ineresuje się importem z Polski przędzy tak zw. Strangarn średnich numerów, wełnianej, półwełnianej, bawełnianej oraz ze sztucznego jedwabiu. P/1132/46/R.

Firma szwajcarska pragnie importować z Polski taśmy gumowe do wyrobu szelek. P/5656/64/R.

Firma holenderska pragnie objąć przedstawicielstwo polskiej fabryki guzików. P/1127/64/R.

Firma irlandzka poszukuje dostawców wialni do

sortowania i oczyszczania nasienia lnianego o pojemności ok. 30 buszli na godzinę ruchu. P/1168/45/R.

Firma agenturowa finlandzka poszukuje zastępstwa polskich fabryk wyrobów włókienniczych wszelkich rodzajów. P/1284/46/R.

Firma południowo-afrykańska interesuje się importem parafiny rafinowanej do wyrobu świec. — P/1415/42/Ba.

Firma południowo-afrykańska obejmie przedstawicielstwo fabryk dykt i fornierów. P/871/40/Ba.

Firma łotewska ma zapotrzebowanie na wielkie ilości fornierów olchowych. P/31258/40/Ba.

Firma marokańska poszukuje eksporterów drzewa sosnowego i jodłowego. P/30490/40/Ba.

Firma hamburska interesuje się importem nieciosanych pni sosnow. do wyrobu skrzynek. P/661/40/Ba.

Firma marokańska pragnie importować dykty. P/30490/40/Ba.

Firma estońska interesuje się kaszą gryczaną i prosi o oferty cif Tallinn. R/2938/74/Pi.

Firma angielska interesuje się owocami suszonemi i wszelkiemi konserwami. R/415/76/Pi.

Firma palestyńska interesuje się importem glukozy dla Egiptu oferty cif. Aleksandrja i wzory. — R/520/4E/Pi.

Firma francuska pragnęłaby objąć zastępstwo eksporterów piór gęsich. R/1480/28/Gi.

Firma holenderska interesuje się konserwami rybnemi. R/1044/70/Gi.

Firma amerykańska interesuje się drobiem bitym. R/820/31/Gi.

Firma czechosłowacka pragnie zakupić większą partję sierści bydlęcej. R/1185/27/Gi.

Firma meksykańska pragnie zakupić konserwy rybne (szproty, śledzie). R/667/70/Gi.

Firma austrjacka poszukuje producentów miarek z ceraty lub linoleum oraz piłek gumowych. P/1081 3D/Sz.

Firma w Tunisie pragnie zakupywać w Polsce wszelkiego rodzaju materjały budowlane, jak cement, wapno, wyroby ceramiczne (płyty i kafle), żelazo do budowy, drzewo budowlane i t. d. P/1174/53/Sz.

WYSTAWY I TARGI

POLSKA NA TARGACH LEWANTYŃSKICH.

Na międzynarodowych Targach Lewantyńskich, w których bierze udział 25 państw, przemysł i handel polski będzie reprezentowany bardzo licznie. Targi te, jak wiadomo, zorganizowane będą w Tel Aviv w okresie od 26 kwietnia do 26 maja b. r. Izba Handlowa Polsko-Palestyńska, która w ich organizacji bierze szczególnie czynny udział, zmuszona była ze względu na znaczną liczbę zgłoszeń ze strony firm polskich, uzyskać miejsca dla eksponatów w dodatkowych dwóch pawilonach. W ten sposób Polska na Targach Lewantyńskich zajmie aż 3 pawilony. Ruchoma wystawa prób i wzorów produkcji polskiej ma również być otwarta podczas Targów Lewantyńskich w Tel-Avivie. Jak słychać, podczas konferencji, niedawno odbytej w Łodzi, uczestnicy wystawy ruchomej powzięli uchwałę oferować swe towary cif porty, do jakich wystawa ta będzie zawijać.

TARGI MIĘDZYNARODOWE W RIO DE JANEIRO.

Z okazji stuletniej rocznicy utworzenia okręgu federalnego Rio de Janeiro w okresie od 12. VIII. do 12. XI. 1934 roku odbędą się w stolicy Brazylji Wielkie Targi Międzynarodowe. Targi mogą dać dobrą okazję eksporterom polskim zapoznania odbiorców brazylijskich z wytwórczością polską, która może z powodzeniem konkurować z wyrobami innych krajów. Bliższych informacyj udziela Konsulat Brazylijski w Warszawie, Krakowskie Przedmieście 58 I.

Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego „UNION“ S. A. Gdynia

Wyrób tłuszczów i olejów roślinnych z surowca egzotycznego zamorskiego i krajowego, jako to:

palmowego — kokosowego — sezamowego — rzepakowego — lnianego, oraz pokostu — EKSPORT MAKUCHÓW

Adres dla listów: Gdynia, skrzynka poczt. 125 — Adres dla przesyłek wagonowych Gdynia-Port, stronapółnocna, bocznica własna — Adres dla depesz: Olejarnia Gdynia

Telefon: 2941 Centrala

Telefon: 2941 Centrala

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

NUMER 3 — 31. I. 1934

ROZWÓJ HANDLU I PRZEMYSŁU RYBNEGO W GDYNI I NA WYBRZEŻU.

Referat Nacz. Morskiego Urzędu Rybackiego w Gdyni p. Antoniego Hryniewickiego, przedstawiony na Radzie Portu dnia 23 stycznia b. r.

Przemysł i handel rybny na wybrzeżu zaczął się rozwijać dopiero w ostatnich latach. Sprawozdanie Morskiego Urzędu Rybackiego z 1922-24 r. wymienia, że na wybrzeżu, w rozmaitych miejscowościach, znajduje się 39 wędzarni, z których większość w liczbie 25 powstała dopiero w ostatnich 3—4 latach. Zaledwie 10 z tych wędzarni zasługiwały na nazwę drobnego zakładu przemysłowego, posiadały od 6 do 12 piecy, zatrudniały w okresie większych połowów do 24 pracowników i przerabiały rocznie każda do 100 ton ryby. Pozostałe 29 wędzarni były małemi, prowadzonemi wyłącznie przy pomocy domowników, a bez udziału najemników, przetwórniami. Cały szereg przyczyn złożył się na to, że większość tych wędzarni zaprzestała w późniejszych latach pracy i została przerobiona na mieszkania, jadłodajnie lub otrzymała inne przeznaczenie.

W roku 1928—1930 sprawozdanie Morskiego Urzędu Rybackiego wymienia już tylko 36 wędzarń o 153 piecach; z tej ilości tylko 16 wędzarń o 87 piecach jest czynnych. Pozostałe prawie stale są nieczynne.

Powyższe liczby dają wyraźny przykład, że właściciele licznie powstałych w 1922—24 r. wędzarni nie obliczyli należycie i nie wzięli pod uwagę wszystkich okoliczności i warunków niezbędnych do istnienia nowych przedsiębiorstw i dlatego wysiłki ich były zmarnowane.

Nie te jednakże straty i braki, włączając w nie straty poniesione na walucie markowej, przy wprowadzeniu nowego znaku obiegowego, i późniejszym spadku złotego w 1925 roku przez co doznał zmniejszenia kapitał obrotowy, podkopały byt wiele wędzarni. Przy zakładaniu wędzarni zostały pominięte i niedocenione możliwości zmniejszenia się połowów, a następnie zlekceważona konkurencja Gdańska, który oddawna był stałym odbiorcą ryb z całego naszego wybrzeża, miał duży i dobrze prowadzony przemysł rybny.

Jeżeli skromnym, małym wędzarniom nadaliśmy miano zakładów przemysłowych, to handel rybą na wybrzeżu do ostatnich lat nie zasługiwał nawet by nazywano go handlem. Był on jeszcze skromniejszy, niżeli przemysł. Najpoważniejszymi odbiorcami ryb byli tylko właściciele wędzarń. Zakupywali oni towar dla własnych przetwórni a nieraz wysyłali świeży towar na rynki. Cały nasz przemysł i handel do ostatnich lat nabywał od rybaków nie więcej, jak 50 proc. połowów i to gatunków najtańszych. Gdańsk natomiast zabierał również mniej więcej 50 proc. naszych połowów, wartość których zato była jednak daleko większa.

Omówiwszy więc dawniej istniejące na naszem wybrzeżu warunki pracy przemysłu i handlu, możemy jasno i wyraźnie postawić pytanie, czy przy takim stanie rzeczy mogła być mowa o mniej więcej poważnym przemyśle i handlu rybnym i o jego rozwoju. Sądzimy, że odpowiedź będzie jednakowa. Warunki do powstania poważniejszego przemysłu i handlu były na wybrzeżu nieodpowiednie.

Najbardziej wymownej odpowiedzi dostarczył właśnie większy przemysł i handel rybą, który mało interesował się wybrzeżem, zakładając wytwórnie i przedsiębiorstwa w oddalonych od morza częściach kraju. — Istniały i istnieją fabryki konserw na Śląsku, w Warszawie, Wilnie, Przemyślu, i innych miastach, bardzo oddalonych od Gdyni, ale położonych w pobliżu granicy niemieckiej lub łotewskiej i czerpiących z tamtej strony granicy dostarczany im sprawnie potrzebny dla fabryk surowiec. Wielu kupców i krajowych fabryk konserw ma swe oddziały i warsztaty pracy również w Gdańsku i tylko dlatego, że istnieje tam poważny rynek rybny, zdolny do stałego dostarczania niezbędnej ilości surowca i gotowego towaru w wielkim wyborze.

Stworzyliśmy własny port, uzyskując tem podstawę istnienia przemysłu i handlu rybnego, należało tylko dążyć do zmiany dawniejszego stanu rzeczy, przy którym przemysł i handel rybny nie mógł się rozwijać. Koniecznością było podjąć pracę obejmującą całokształt zagadnień i potrzeb rybołówstwa morskiego. W tym celu rozpoczęto budowę nowych, silniejszych statków rybackich, zdolnych do uprawiania połowów nie tylko przy brzegach, ale również na otwartem morzu i skierowania rybaków na tereny dalsze i przyuczenia ich do pracy poprzednio nie znanej. Wprowadzone zostały inne, przedtem nieużywane narzędzia pozwalające na osiągnięcie lepszych połowów przy mniej uciążliwej pracy.

Powstały towarzystwa połowów śledzi na Morzu Północnem. Nasi rybacy przechodzą na statkach dalekomorskich wyszkolenie stałe zwiększania połowów odrazu wprowadziły zmianę na lepsze narazie w dziedzinie drobnego przemysłu przetwórczego. Ilość wędzarni na wybrzeżu zaczęła znów wzrastać. Tym razem zapewne położenie ich będzie trwalsze i nie ulegnie tak nagle i szybko załamaniu, jak to miało miejsce w ubiegłem dziesięcioleciu. Ilość ryby przerobionej przez wędzarnie zwiększa się przy jednoczesnem zmniejszeniu wywozu do Gdańska, wędzi się najwięcej szprotów, które zawdzięczając taniej cenie i kryzysowi, stają się przedmiotem powszechnego użytku, wypierając zagraniczne konserwy i walcząc ze śledziem zmniejszają spożycie tej ryby.

Ale poważniejszy przemysł i handel jeszcze z niedowierzaniem spogląda na Gdynię, jako na przyszłą swą siedzibę. Stroni od niej, pozostając na dawnych swych zasiedziałych miejscach i niekiedy czyni próby sprowadzania ryby przez Gdynię.

Nie były to próby łatwe i istotnie bardzo odstraszające. Przed kilku laty jedna ze Spółdzielni sprowadziła transport śledzi solonych przez Gdynię. Był to zdaje się pierwszy wypadek przywozu śledzi do Gdyni wobec czego towar nieznany wzbudził duże zainteresowanie władz celnych. Rozpatrzono uważnie taryfy celne gdzie znaleziono, że śledzie mogą być solone, marynowane, w oliwie i t. d. Pobrano próbki rozczynu solonego z beczek i po pewnym czasie spostrzeżono ukazanie się na powierzchni warstwy tłuszczu. Powstało podejrzenie, czy przypadkiem zamiast śledzi solonych nie dostarczono do Gdyni śledzi w oliwie, za które należy pobrać cło w wysokości dziesięciokrotnie większej, niżeli za śledzie solone. Nic nie pomogły twierdzenia i upewnienia przedstawicieli Spółdzielni, nie pomogła nawet ekspertyza znawców. Śledzie zatrzymano i wypuszczono dopiero po kilku dniach i to po złożeniu oświadczenia, że wyższe cło zostanie dopłacone, gdyby analiza tłuszczu wykazała zawartość oliwy. Spółdzielnia zapłaciła wysokie koszta postojowego i poniosła inne niepotrzebne wydatki i raz na zawsze zrzekła się sprowadzania śledzi przez Gdynię, kierując następne transporty do Gdańska. Podobne historje przeżywał pierwszy transport śledzi mrożonych.

W końcu 1932 roku jest już widoczny znaczny postęp w handlu i przemyśle rybnym w Gdyni. Powoli tworzy się rynek rybny, powstają dwie nowe wędzarnie na terenach przy porcie rybackim, wydzielonych na potrze-

by przemysłu i handlu. W pomieszczeniach Hali i Chłodni Rybnej rozpoczynają dwie małe fabryki konserw, także rafinerja tranu leczniczego.

Rynek rybny nie byłby zupełny bez śledzi solonych, sprowadzanych z Anglji i innych krajów do Polski w ilościach bardzo dużych za pośrednictwem Gdańska, Królewca lub Szczecina.

Dla tego towaru wybudowany został w 1932 r. skład śledziowy i oddany do użytku z początkiem 1933 roku. Przemysł i handel uzyskał pierwsze niezbędne podstawy istnienia i od tej chwili dopiero zaczyna uważać Gdynię za przyszły teren swej pracy. W 1933 roku powstają nowe firmy, osiedlają się kupcy, buduje się nowa duża wędzarnia, jako zaczątek fabryki konserw. Przy pracy w tych przedsiębiorstwach i zakładach znajduje zatrudnienie stałe lub okresowe spora ilość osób, ucząc się i nabierając wprawy w nowej dziedzinie wymagającej dużej znajomości przedmiotu. Zawijają do składów coraz liczniejsze statki ze śledziami solonemi, ruch się wzmaga i powstaje potrzeba rozszerzenia urządzeń. Na wiosnę 1933 roku rozpoczęto budowę nowego składu. Jeszcze przed ostatecznem wykończeniem został on zapełniony towarem. Z powodu braku miejsca w składach krytych wyładowuje się towar wprost na nabrzeżu pod gołem niebem.

Na całem wybrzeżu trudni się przemysłem i handlem rybnym 69 firm i przedsiębiorstw, wykupujących świadectwo przemysłowe Z tej liczby 20 ma siedzibę w Gdyni, a pozostałe 49, wyłącznie wędzarnie rozmieszczone są na wybrzeżu, a mianowicie: 11 w Helu, 20 w Jastarni i Borze, po 5 w Kuźnicy i w Pucku, po jednej w Chałupach i Chłapowie i 2 w Karwi.

O postępie rozwoju przemysłu i handlu mówi statystyka przywozu ryb do Gdyni.

W 1930 — nie było; 1931 r. — 1.500; 1932 — 8 470 t. a w 1933 — 21.188 ton.

W składach śledziowych, a także hali i chłodni rybnej wyładowano 80 statków nadeszłych ze śledziami solonemi angielskiemi, islandzkiemi i norweskiemi, a także ze śledziami świeżemi i mrożonemi. Załadowano 950 wagonów ryby importowanej, a 450 wagonów ryby połowów własnych: dalekomorskich i bałtyckich. Ilość przywiezionych do składów oraz do hali i chłodni śledzi (licząc w całych beczkach) wynosi przeszło 88 000, a ponieważ podczas kryzysu kraj zużywa około 300.000 beczek, więc przez Gdynię, w pierwszym roku istnienia rynku śledziowego, przeszło mniej więcej ¼ zapotrzebowania całego kraju, a także kilka transportów do krajów sąsiednich. Transport i wysyłka ryby dokonywana była drogą kolejową, wodną (Wisłą), a także pocztą. Były wypadki, że brakło wagonów chłodni dla ryb świeżych, przesyłki niekiedy dochodziły z opóźnieniem, ale naogół większych braków przy przesyłaniu ryb koleją nie było. Przesyłki pocztowe natomiast narażały dość często wysyłających na straty. Tak zwane paczki żywnościowe dostarczone były bardzo często po kilku dniach i przesłana ryba dochodziła do odbiorcy w stanie rozkładu. Dość często zdarzały się wypadki okradania paczek zawierających cenniejsze ryby np. wędzone węgorze.

Inne niedogodności, na które uskarżał się przemysł i handel były następujące: zbyt długie i formalistyczne załatwianie spraw związanych z czynnościami celnemi, duże koszta transportu kolejowego przy przesyłaniu drobnicowych wysyłek ryby, odmowa władz skarbowych na przydzielenie wędzarniom soli przemysłowej i wreszcie jak wszędzie skargi na nadmierne obciążenia podatkowe.

Chociaż ostatni rok wykazał duży postęp w rozwoju naszego przemysłu i handlu rybnego musimy sobie zdać sprawę, że to co powstało nie jest jeszcze ani przemysłem ani handlem w prawdziwem i szerokiem tego słowa znaczeniu, a tylko zaczątkiem tego co powinno powstać.

Przez Gdynię powinien przechodzić cały przewóz ryb do kraju, a niezależnie od tego może stać się ona punktem rozdzielczym dostarczającym rybę do Czechosłowacji, Rumunji i krajów bałtyckich. Duże fabryki konserw mogłyby pracować na eksport, wywożąc produkty do rozmaitych krajów bliższych i dalszych, jak to czyni Łotwa.

W pierwszym rzędzie należy dążyć do zwiększenia własnych połowów tworząc przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich.

Pomyślne rozwiązanie rybołówstwa dalekomorskiego ożywiłoby ogromnie przemysł i handel nie tylko rybny, ale również niezbędny dla przemysłu rybnego przemysł pomocniczy drzewny, metalowy, przędzalny i wzmogłoby działalność całego szeregu innych gałęzi wytwórczości.

Dalej należy rozwinąć szerzej rybołówstwo bałtyckie.

Dla zaspokojenia pilnych potrzeb przemysłu i handlu rybnego w Gdyni należy:

1) przydzielić na molo rybackiem dalsze tereny na rozbudowę urządzeń niezbędnych dla przemysłu i handlu. —

2) Na tym terenie powinien powstać jeszcze w bieżącym roku chłodzony skład dla śledzi solonych na 30.000 beczek.

3) Umożliwić dopływ kapitału krajowego i zagranicznego dla rozwoju rybołówstwa morskiego oraz dla handlu i przemysłu rybnego.

4) Obok istniejących składów należy wybudować zwykły skład dla śledzi solonych o powierzchni 1.500—3.000 m. kw., gdyż dotychczas beczki leżą wprost na wybrzeżu, co nie jest korzystne dla towaru.

5) Wędzarniom należy przydzielić sól przemysłową.

6) Należy dążyć do uproszczenia i szybkiego załatwiania spraw przemysłu i handlu w urzędach portowych i celnych, kolejowych i pocztowych.

7) Rozpocząć budowę portu rybackiego na pełnym Bałtyku obok Wielkiej Wsi.

Jest rzeczą zupełnie pewną, że przy dalszym rozwoju naszego przemysłu i handlu a szczególnie przy próbach stworzenia dużego rybołówstwa dalekomorskiego będziemy musieli stoczyć bardzo trudną walkę z konkurencją i musimy być pewni, że z walki tej wyjdziemy zwycięsko.

K R O N I K A

— **Połowy szprotów**, które w listopadzie, grudniu i w pierwszej połowie stycznia były zupełnie niewystarczające dla dużego zapotrzebowania wędzarń na wybrzeżu, handlarzy rybnych oraz rynku krajowego, poprawiły się w ostatnich dniach. Nie można mówić, aby zapotrzebowanie było w zupełności pokryte, jednak połowy szprotów o tyle się zwiększyły ilościowo, że narzekania wędzarń na brak surowca do przetwarzania nie są już tak częste. Cena utrzymuje się na mało zmiennym poziomie, gdyż płacono rybakom od 12 do 14 złotych za sto kilo szprotów.

— **Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich w Gdyni,** Spółdzielnia, posiadająca już drugi rok monopol faktyczny na zakup szprotów od rybaków gdyńskich, rozszerzyła swą działalność na największy ośrodek naszego rybołówstwa morskiego, czyli na port rybacki w Helu. Można więc powiedzieć, że dziewięćdziesiąt procent połowów szprota przechodzi przez tą Spółdzielnię, powołaną do życia przez Bank Gospodarstwa Krajowego w Gdyni.

Rozszerzenie monopolu skupu szprotów na Hel zostało spowodowane życzeniem rybaków helskich, dla których ten system jest bardzo dogodnym. ze względu na pewność i szybkość w otrzymywaniu zapłaty za sprzedane ryby, oraz ze względu na utrzymywanie się cen na stałym poziomie.

Również wędzarnie zyskały na skoncentrowaniu zakupów, ponieważ płacą wszystkie jednakowe ceny i mogą pracować na równomiernej kalkulacji bez obawy, że konkurencyjne firmy zdołały zakupić ryby po cenach niższych. Wpłynie to również na wyrównanie cen wewnątrz kraju, chociaż dużą przeszkodą są tu dumpingowe ceny wędzarń z Gdańska, sprzedają-

ćych wędzone szproty poniżej wszelkiej kalkulacji, (korzystając zapewne z tanich szprotów z kutrów niemieckich i subwencji).

Narzekania wędzarń i odbiorców innych na monopol Spółdzielni mają podstawę w niedostatecznych połowach szprotów. Sposób rozdziału szprotów przez Spółdzielnię powinien zapewnić w pierwszym rzędzie potrzeby wędzarń, a dopiero później zapotrzebowanie handlarzy i rynku krajowego. Wędzarnie na wybrzeżu a zwłaszcza w Gdyni, muszą stale pracować w sezonie, aby rentownym uczynić kapitał, włożony w nowowybudowane kosztowne budynki.

— **Ruch w porcie rybackim w Gdyni** jest bardzo ożywiony, nietylko ze względu na połowy naszych rybaków w sezonie szprotowym, ale również z powodu dowozu ryb okrętami. Od dnia 12 stycznia do dnia 27 stycznia zawinęło do portu rybackiego jedenaście statków, z czego pięć z Norwegji, cztery z Holandji i dwa z Anglji, przywożąc śledzie solone, w lodzie, zamrożone oraz inne towary drobnicowe (konserwy, mączka rybna).

W tym samym czasie z portu rybackiego w Gdyni wysłano ogółem 127 wagonów koleją, z czego 115 ze śledziami solonemi i mrożonemi, a 12 ze szprotami, (tranzytem wysłano 20 wagonów).

Niedawno zakończona budowa drugiego toru w porcie rybackim okazuje się już niewystarczająca. Przewidziane jest miejsce na trzeci tor kolejowy i należałoby się zastanowić na l sprawą budowy nowej linji.

— **Przywóz śledzi solonych z polskich połowów** na Morzu Północnem uskutecznia się statkami Polskiej Żeglugi i holenderskiemi. Dnia 10 stycznia statek „Śląsk" przywiózł 700/1 oraz 600/2 beczek. Dnia 17. I. statek „Chorzów": 1.100/1 i 600/2. Dnia 24 stycznia statek „Cieszyn" 425/1 oraz 250/2. Dnia 27 stycznia statek „Ebenhaezer" 1.314/1 i 372/2. Statki holenderskie mogą konkurować ze statkami Polskiej Żeglugi, ponieważ ładują towar w Holandji bezpośrednio z portu rybackiego Scheveningen czy Vlaardingen, podczas gdy statki Żeglugi Polskiej, odchodzące z Rotterdamu, biorą beczki ze śledziami z przeładunku, co podraża znacznie koszta i naraża klienta na uszkodzenie towaru.

Należy sądzić, że Żegluga Polska zainteresuje się bliżej transportami śledzi solonych, tak z polskich połowów, jak i importowanych, celem zakupienia statków o małym tonażu.

— **Import śledzi solonych** do portu rybackiego w Gdyni przedstawiał się w drugiej połowie stycznia następująco: statek „Luna" dnia 15 stycznia złożył w magazynach tranzytowych 535/1 i 40/2 śledzi norweskich. Statek „Sproit" w dniu 17 stycznia przywiózł z Anglji 2.734/1 oraz 494/2 śledzi yarmudzkich. Statek „Jaederen" w dniu 19 stycznia norweskich śledzi 200/1 i 20/2. W dniu 22 stycznia statek „Bramow" z Anglji wyładował śledzi yarmudzkich 495/1 i 200/2. Statek „Ursa" przywiózł z Norwegji w dniu 24 stycznia śledzi solonych beczek całych 552/1 oraz półbeczek 164/2.

Ze względu na przepełnienie magazynów tranzytowych dla śledzi solonych w porcie rybackim w Gdyni, gdyż część towarów składuje się pod gołem niebem, okazuje się paląca konieczność budowy nowych magazynów dla śledzi solonych. Magazyny takie rentują się szybko i znalezienie kapitałów na ten cel nie powinno nastręczać trudności.

To samo można powiedzieć o Chłodni Rybnej, mogącej w sezonie letnim pomieścić maximum pięć tysięcy beczek, podczas gdy zapotrzebowanie było już w 1933 roku na trzydzieści tysięcy beczek. Budowa Chłodni Śledziowej o pojemności przynajmniej na trzydzieści tysięcy dużych beczek jest bardzo pilną. Ze względu na małe zainteresowanie się kapitału krajowego tą sprawą, będzie rzeczą konieczną uzyskanie pożyczki zagranicznej dla tej niezbędnej inwestycji na terenie portu rybackiego w Gdyni.

— **Import śledzi świeżych w lodzie i zamrożonych oraz innych towarów z Norwegji.** Statek „Luna" w dn. 15 stycznia przywiózł 52 skrzyń śledzi w lodzie, śledzi zamrożonych 248/2, tranu 22 beczek, konserw 200 kg, mączki rybnej 200 worków. Statek „Akershus", 16. I. wyładował 200/2 śledzi zamrożonych oraz sto beczek tranu leczniczego. Statek „Borgund" dnia 16. I. 519 skrzyń śledzi w lodzie i 1.930 skrzynek śledzi zamrożonych. Statek „Jan Mayen" w dniu 20. I. śledzi w lodzie 1.414 skrzyń, a śledzi zamrożonych 335/2. W dn. 24 stycznia statek „Ursa" przywiózł 982/2 śledzi zamrożonych, mączki rybnej sto worków, stearyny 6 dużych beczek.

Towary z tych statków złożono w komorach chłodniczych Hali i Chłodni Rybnej, a częściowo załadowano bezpośrednio do wagonów.

CENY ŚLEDZI I INNYCH RYB W GDYNI.

— **Śledzie solone:** Tendencja cen z początkiem stycznia nieco słabsza, co jest w tej branży zjawiskiem normalnem o tej porze, zwłaszcza po wysprzedaży wielu gatunków towaru. W ostatnim tygodniu notowano następujące ceny za dużą beczkę — ocloną — loco wagon Gdynia — w zł.:

A. Śledzie importowane: Szkockie castelbajskie fulle 118,— zł, castelbaiskie matfulle 105, matfulle z Lerwick 105. Innych gatunków szkockich śledzi brak.

Yarmudzkie: Trójka Bloomfieldsa — matis 88, smolmatis 84, matfull 90, I. Trademark matfull 85, matis 83, smolmatis 80; II. Trademark: matfull 80, matis 77, smolmatis 73.

Norweskie: sloe 5/6 32 do 33 zł, 6/7: 34 do 35 zł, mleczaki: 36 zł, vaar: 5/6 — 30, 6/7: 32, moskaliki: 73. Islandzkie od 60 do 73.

B. Śledzie solone z polskich połowów: szkockie i yarmudzkie wszelkich gatunków jak: fulle, matfulle, matisy, smolmatisy, K., BK., Milkersy, Yleny, I. Trademark: od 69 do 72 zł, II. Trademark od 73 do 76 zł.

Śledzie zamrożone norweskie z nowych połowów, jedna skrzynia 50 kg netto, oclona — loco wagon Gdynia — Port Rybacki: 25 zł.

Śledzie świeże w lodzie norweskie, skrzynia duża 100 kg netto w dniu 4 stycznia, oclone loco wagon 38 zł.

Dorsze zamrożone norweskie oclone — 45 kg netto: 48 złotych.

Szproty świeże płacono rybakom na kutrze 12 zł za sto kilo netto.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

S/s	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
Śląsk	6. 2.	10. 2.	14. 2.	—	17. 2.
Poseidon	13. 2.	17. 2.	21. 2.	—	24. 2
Cieszyn	20. 2.	24. 2.	28. 2.	—	3. 3

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.
Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings		
	Gdynia	Gdańsk	Ryga
s/s	poniedziałki	soboty	środy
Irene	5. 2.	7. 2.	10. 2.
Minos	12. 2	14. 2.	17. 2.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 7. 2. — z Gdańska 10. 2
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 14. 2. — z Gdańska 17. 2
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 21. 2. — z Gdańska 24. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych. Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.
Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni 13. 2. s/s Ingeborg — z Gdyni 27. 2.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 29. 1. — z Gdańska 1. 2.
s/s Erna — z Gdyni 1[illegible]. 2. — z Gdańska 13. 2.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 2. 2. — z Gdańska 1. 2.
s/s Santa Cruz — z Gdyni 9. 2. — z Gdańska 8. 2.
s/s Akershus — z Gdyni 16. 2. — z Gdańska 15. 2.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdyni 3. 2. — z Gdańska 31. 1.
s/s Luna — z Gdyni 12. 2. — z Gdańska 10. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.
Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Karlskrony (Carlskrona) — Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 1. 2.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 6. 2. — z Gdańska 8. 2.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 1. 2.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Minos — z Gdańska 3. 2. s/s Irene — z Gdańska 10. 2.
s/s Minos — z Gdańska 17. 2.

Do Hamburga (Hamburg)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Little Evy — z Gdyni 3. 2. s/s Little Evy — z Gdyni 13. 2.
s/s Little Evy z Gdyni 23. 2.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Alice	—	3. 2.	6. 2.
Jacoba	3. 2.	6. 2.	10. 2.
Birgit	6. 2.	10. 2.	13. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów położonych nad Łabą.
Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterranean Ports and Elbe Ports.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 30. 1. — z Gdańska 2. 2.
s/s Cieszyn — z Gdyni 6. 2. — z Gdańska 9. 2.
s/s Chorzów — z Gdyni 13. 2 — z Gdańska 16. 2.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.
Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Antwerpja czwartki i soboty	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Fortuna		—	1. 2.	3 2
Egerca		30 1.	5. 2.	7. 2.
Condor	1. 2.	3. 2.	8. 2.	10 2.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Tczew		2. 2.	9. 2.
Cieszyn	6. 2.	9. 2.	14. 2.
Tczew	13. 2.	16. 2	23. 2.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 8. 2. — z Gdańska 10. 2.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Rhea — z Gdyni 5. 2. — z Gdańska 7. 2.
s/s Nereus — z Gdyni 12. 2. — z Gdańska 14. 2.
s/s Meropl — z Gdyni 19. 2. — z Gdańska 21. 2.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Premjer — z Gdańska 30. 1. — z Gdyni 1. 2.
s/s Premjer — z Gdańska 13. 2. — z Gdyni 15. 2.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 6. 2. — z Gdyni 8. 2.
s/s Baltonia — z Gdańska 20. 2. — z Gdyni 22. 2.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin z Gdyni 1. 2.
s/s Lwów — z Gdańska 7. 2. — z Gdyni 8. 2.
s/s Lublin — z Gdańska 14. 2. — z Gdyni 15. 2.

Do Leith

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Hague — z Gdyni 3. 2.
s/s Haarlem z Gdyni 10. 2.
s/s Majorca z Gdyni 17. 2.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjold — z Gdyni 5. 2. — z Gdańska 8. 2.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tomsk — z Gdyni 18/20. 1.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iberia — z Gdyni i z Gdańska 15./20. 2.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Neptun — z Gdyni 7. 1.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas—Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Melilla — z Gdyni 8. 2. — z Gdańska 8. 2.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości. Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapel — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iberia — z Gdyni 15./20. 2. — z Gdańska 15./20. 2.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Roland — z Gdyni 6. 2. — z Gdańska 5. 2.
m/s Gotland — z Gdyni 7. 2. — z Gdańska 6. 2.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanmail — z Gdyni 9. 2. s/s Scanwates — z Gdyni 24. 2.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)

s/s Kościuszko — z Gdyni 8. 2

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Pedro Christofersen — z Gdyni 21. 2.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Aura — z Gdańska 9. 2.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Atreus — z Gdyni 17. 2. s/s City of Wellington 10. 3.

Gdynia — Cape Town — Algoa Bay — Mossel Bay — Durban — East London — Laurenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Hammeren — z Gdyni 17. 2.

Cape Town, Fremantle. Adelaide, Melbourne, Sydney, Brisbane.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Tarn — z Gdyni 11. 2.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku		Philadelphia	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni	
s/s Scanstates	3. 2.	30. 1.	s/s Scanstates	17. 2.
s/s Scanyork	17. 2.	13. 2.	s/s Scanyork	3. 3.
s/s Scanmail	2. 3.	28. 2.		16. 3.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku		Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni	
s/s Kościuszko	20. 1.	s/s Kościuszko	1. 2.
s/s Kościuszko	24. 2.	s/s Kościuszko	8. 3

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax / Odjazdy z Halifax'u		Oczekiwane w Gdyni / Due to arrive at Gdynia	
s/s Kościuszko	22. 1.	s/s Kościuszko	1 2
s/s Kościuszko	26. 2.	s/s Kościuszko	8. 3.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Poseidon	—	3. 2	7. 2.	—	10. 2.
s/s Śląsk	6. 2.	10. 2.	14 2.	—	17. 2.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
s/s Alice	30. 1.	3. 2.	6. 2.
s/s Janka	3. 2.	6. 2.	10. 2.
s/s Birgit	6. 2.	10. 2.	13. 2.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Śląsk 3. 2.
z Rotterdamu — s/s Chorzów 10. 2.
z Rotterdamu — s/s Cieszyn 17. 2.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Antwerp	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Fortuna		27. 1.	1. 2.	3. 2.
Egern		30. 1.	5. 2.	7. 2.
Condor	1. 2.	3. 2.	8. 2.	10. 2.
Niobe		6. 2.	12. 2.	14. 2.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Tczew 9. 2.
z Antwerpji — s/s Cieszyn 14. 2.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Irene	1. 2.	5. 2.	7. 2.	10. 2.
Minos	8. 2.	12. 2.	14. 2.	17. 2.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Premjer	8. 2.	11. 2.	13. 2.
s/s Premjer	22. 2.	25. 2.	27. 2.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	1. 2.	5. 2.	6. 2.
s/s Baltonia	15. 2.	19. 2.	20. 2.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lwów	1. 2.	4. 2.	7. 2.
s/s Lublin	8. 2.	11. 2.	14. 2.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi z Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Przyjazd Gdańsk/Gdynia
m/s Blankaholm					3. 2.
m/s Tortugas	—				14. 2.
m/s Stureholm	—		20. 1.		23. 2

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	Przyjazd Gdynia	Gdańsk
par. Bore IX				14. 2.	16. 2.
par. Navigator	26. 1.	28. 1.	30. 1.	1. 3.	3. 3.
par. Bore VIII	8. 2.	10. 2.	19. 2.	12. 3.	14. 3.

Lewant — Gdynia/Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

m/s	Termin wyjścia Pireus	Istanbul	Izmir	Beurouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia—Gdańsk
Erland	12. 1.	14. 1.	16. 1.	8. 1.	—	22. 1.	22. 1.	10. 2.
Vikingland	15 1.	17. 1.	—	20. 1.	25. 1.	—	1. 2.	18. 2.
Blaland	26. 1.	28. 1.	2. 2.	2. 2	—	12. 2.	—	4. 3.
Hemland	31. 1.	3. 2.	—	8. 2.	12. 2.	—	22. 2.	13. 3.
Nordland	14. 2.	16. 2.	—	19. 2.	25. 2.	5. 3.	—	24. 3.
Gotland	27. 2.	—	4. 3.	—	8. 3.	15. 3.	—	4. 4.

Morze Śródziemne — Marsylja, Zachod. Włochy, Bari, Sycylja

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Termin wyjścia Marsylia	Genua	Livorno	Syrakuzy	Catania	Messina	Palermo	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia—Gdańsk
par. Iberia	—	—	—	17. 1.	18. 1.	19. 1.	20. 1.	6—8. 2.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce **at Gdynia**

BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce **de Gdynia**

MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer **in Gdynia**

ROK III | GDYNIA, 12 lutego 1934 r. | NR. 4

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska, tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 5,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

W dniu 10 lutego czciliśmy 14-tą rocznice objęcia przez Polskę w posiadanie wybrzeża Morza Polskiego. Dla upamiętnienia tej rocznicy odsłonięty został na Oksywiu pomnik ku uczczeniu zwycięstwa pod Oliwą w dniu 23-go listopada r. 1627, wzniesiony staraniem i z funduszów, zebranych pośród oficerów, podoficerów i szeregowych Marynarki Wojennej.

Wydawnictwo Biuletynu ze swej strony pragnąc podnieść wagę dnia tego, podaje na czele numeru niniejszego wstęp do pracy Prezesa Komisji Morskiej Izby p. Juljana Rummla o zasadach administracji portu w Gdyni, p. t. Polska a Bałtyk, który ilustruje historyczne lotu polskiej myśli o stworzeniu własnego portu na Bałtyku i jest zarazem podkreśleniem dziejowego znaczenia chwili obecnej oraz przypomnieniem konieczności stałego i wytrwałego pielęgnowania idei morskiej w Polsce Odrodzonej i nieustawania w wysiłkach, dla ugruntowania tej idei czynionych.

POLSKA A BAŁTYK.

Budując Gdynię, nie poraz pierwszy Polska usiłuje uniezależnić się pod względem wolnego dostępu do morza.

Stefan Batory, gdy Gdańsk nie chciał się podporządkować interesom Rzeczypospolitej, zaczął rozbudowywać port w Elblągu, zamierzając osuszyć Leniwkę (Martwą Wisłę), by główne koryto Wisły skierować ku Elblągowi. Ruch handlowy skierował się na ten nowy port.

Zagrożony Gdańsk zwrócił się o pomoc do Danji. Przyszła eskadra duńska, Polska jej swej floty przeciwstawić nie mogła, Elbląg został zniszczony i zrabowany, dojście do niego zasypane i już nigdy do większej roli się nie podźwignął. Obecnie tylko często tam spotykane nazwiska polskie świadczą, że ongiś to miasto było w ścisłych stosunkach z Polską.

Dymitr Solikowski pisał po nieudanej próbie podporządkowania Gdańska interesom Rzeczypospolitej:

„W ciele człowieczem oko jest członek najważniejszy ale najszlachetniejszy, tego gdy niemasz człowiek wszystek stawa się niepotrzebnym bałwanem. Tak i Korona, dawszy sobie skazić port gdański, to oko, którem patrzy na wszystek świat, nic ci innego będzie, jeno gburstwo (niewola) a oractwo cudze, a ku temu niedostatek o grosz (wówczas będzie). Widzimy teraz z jakim interesem (na jak wysoki procent) pieniędzy (ludzie ledwo) dostawają, bo owdzie się skaziło, gdzie były wrota majętności naszych (w Gdańsku), nic nie przybywa, a przedsię na każdy rok jednako wszystkiego z Polski ubywa"

Później, za Króla Władysława IV, powstała myśl o stworzeniu portu na Helu.

W starym pamiętniku czytamy:

„Tutaj (na Helu) Król zbudował port tak wielki, że dobrej obsady miasto w nim być może i nam urzędnikom swe place podzielił i chce aby tam nowa Genua była. Jakoż haf bardzo dobry. Ale to miejsce bardzo gdańszczan boli i nie wiedzą, co z tem czynić, właśnie im jest jako ołtarz przeciw ołtarzowi".

Lecz szybko się zorjentowali, co z tem czynić należy.

„Po stronie Gdańska opowiedział się Król Duński i wysłał swoją flotę na pomoc, która w nocy 1/2 grudnia 1637 napadła na cztery okręty królewskie i dwa zajęła (z dwóch pozostałych jeden uratował się ucieczką, drugi zaś zginął), — przez co wszystkim statkom cudzoziemskim otworzyła port Gdański"

Współczesny pamiętnikarz zapisał: „cóż mogły dokazać polskie kopje na morzu w braku okrętów".

„Gdańszczanie poprzestali na tem, że dla rozpogodzenia Króla dali mu na odczepne pewne sumy pieniędzy, a Danja zwróciła dwa okręty królewskie".

Tam, gdzie nowa Genua być miała, widzimy dziś tylko wydmy piaszczyste, a morze i stare sosny śpiewają smętną pieśń o niedoszłych planach tych Polaków, którzy lepiej od innych rozumieli, że tylko kontakt bezpośredni z życiodajnem morzem może zapewnić niezawisłość Państwa i rozwój gospodarczy narodu.

Państwo Polskie, bez oparcia o morze, nie znalazłszy w sobie dość sił i woli, aby stanąć mocno nad morzem, przestało istnieć.

Po pierwszym rozbiorze, Polska, zupełnie od Morza odcięta, próbuje jeszcze stworzyć port na małym skrawku jeszcze pozostałego wybrzeża w Połądze. Lecz Państwo jest już za słabe aby przeciwstawić się wrogim jej wówczas siłom i ta inicjatywa upada. —

Natomiast w końcu w. XVIII Prusy zaczęły budować kanał Bydgoski, który miał skierować handel polski, który szedł dotąd Wisłą na Gdańsk — na porty niemieckie.

Jeszcze raz, już za Królestwa Kongresowego, Polska chce otworzyć sobie drogę do morza. Rozpoczęto budowę kanałów, mających połączyć Polskę z portem Windawą. Lecz interwencja Prus spowodowała zaniechanie budowy. — Jeszcze niedawno żyli ludzie, którzy widzieli porzucone materjały, zwiezione dla budowy tego kanału. Prawdopodobnie obecnie z tych kamieni nie pozostało i śladu.

Przeszło sto lat.

I znowu przyszli Polacy nad morze, i znowu zaczęli budować swój port, który ma uniezależnić ich kraj i położyć podwaliny pod dobrobyt narodu.

Niech nauki przeszłości nam będą wskazówką, jak postępować i co czynić należy, aby naszą Gdynię zachować dla wielu pokoleń polskich, — i nie dopuścić do tego, aby jakiekolwiek względy uboczne mogły wpłynąć na zahamowanie rozwoju tego jedynego na terytorjum Polski portu.

Od zrozumienia przez społeczeństwo polskie istoty odwiecznej walki Polski o morze, od ustosunkowania się do problemu portu w Gdyni zależy dalszy bieg naszej historji.

ROZBUDOWA GDYNI W ROKU 1933.

Ubiegły rok 1933 zapisany być winien w historji rozbudowy Gdyni jako rok przełomowy i rok ważkich dla losów przyszłego naszego wielkiego miasta portowego poczynań.

Przedewszystkiem budownictwo prywatne, ów miernik siły i nastrojów w życiu gospodarczem, wykazuje na terenie Gdyni uintensywnienie, wyraźne ruszenie z martwych punktów kryzysowego zastoju.

Najwyraźniej widać to z powyższego zestawienia z okresu ostatnich 3-ch lat.

ROK	Budynków rozpoczęto	Budynków ukończono	w tem mieszk.	w tem przem.	Ogólna kub. m³	Ogółem mieszk.	Koszt
1931	80	15	62	18	341.700	1054	17.837.600
1932	170	132	141	29	175.800	496	6.746.450
1933	336	155	289	47	257.717	631	7.112.018

Powyższe porównawcze cyfry wskazują, że w roku 1932 wzrósł ruch budowlany w stosunku do roku 1931 dwukrotnie, jak również że w roku 1933 w stosunku do poprzedniego roku wzrost liczby rozpoczętych budynków wynosi znów 100%. Ponadto z porównania kosztów budowy widać, że w latach tych przeważa typ domów mniejszych 1-o i 2-u rodzinnych.

Zestawienie kosztów budowy rozpoczętych 80-ciu domów w roku 1931 (17.837.000 zł) z kosztami budowy 336 domów w roku 1933 (7.112.018,— zł) wydaje się nieco dziwnem tak długo — zanim nie uświadomimy sobie faktu, że wśród tych 80-ciu domów z r. 1931 — jest dużo wielkich bloków Zakładów Ubezpieczeń Społecznych, które w owym czasie budowano. Pozatem przeciętne koszta budowy 1 m³ budynku w r. 1931 były większe niż w r. 1933.

Powyższe zjawiska tłumaczy się rozpoczęciem w tym okresie akcji budowlanej przez Towarzystwo Budowy Osiedli Sp. Akc. w Gdyni na własnych terenach: Działek Leśnych, Redłowa i Witomin, stanowiących dzielnice m. Gdyni. Towarzystwo to jest przedsiębiorstwem czysto miejskiem, powołanem do parcelacji terenów budowlanych oraz ich zabudowy. Cyfry powyższe m. in. świadczą i o rozwoju Towarzystwa oraz powodzeniu prowadzonej przezeń akcji.

Rok 1934 zapowiada się jeszcze lepiej, budownictwo prywatne ożywia się także i w śródmieściu.

Bank Gospodarstwa Krajowego pod wrażeniem tego ożywienia i widząc pozytywne wyniki swej dotychczasowej polityki kredytowej na terenie Gdyni, obiecuje pójść dalej w swej akcji pomocy, udzielając w r. 1934

kredytów także na budowę domów czynszowych w śródmieściu.

Poza rozwojem budownictwa prywatnego, zanotować wypada, że władze Państwowe i Samorząd Miejski poczyniły w r. 1933 bardzo poważne kroki w kierunku uporządkowania, nieco dotychczas zaniedbanej na tutejszym terenie, dziedziny administracji technicznej.

Komisarjat Rządu w Gdyni opracował w r. 1933 szereg przepisów i regulaminów wypełniających luki w dotychczasowych przepisach miejscowych, upraszczających szereg czynności i koordynujących funkcjonowanie poszczególnych komórek złożonego aparatu administracji technicznej.

Również w r. 1933 Komisarjat Rządu przystąpił do sporządzenia planów zabudowania t. zw. „Wielkiej Gdyni".

O palącej potrzebie opracowania tych planów nie warto się rozwodzić, wystarczy wskazać, że dotychczas Gdynia się rozbudowywała na podstawie zlepka fragmentarycznie opracowanych planów zabudowania i parcelacyjnych poszczególnych terenów. Na 1500 hektarów objętych sferą mieszkaniowych zainteresowań Gdyni — zatwierdzone dotychczas plany zabudowania obejmują zaledwie około 200 ha.

Jak widać więc wyniki pracy nad rozbudową miasta Gdyni w roku 1933 są bardzo poważne.

WĘGIEL POLSKI W ANGLJI I ANGIELSKI W POLSCE.

Import węgla polskiego do Anglji, który miał miejsce ostatnio, mimo iż obejmował nieznaczne transporty i ograniczał się do sporadycznych wypadków zapotrzebowania pewnego gatunku węgla, wywołał oburzenie nie tylko sfer gospodarczych angielskich, ale również protesty społeczeństwa, zaniepokojenie opinji publicznej, ostrą kampanję prasową, a nawet dłuższą dyskusję w Izbie Gmin. Pod naciskiem „vox populi" władze portowe w Londynie wyszukały nawet jakieś stare przepisy, za pomocą których starano się utrudnić wyładunek węgla polskiego. — Żywa reakcja społeczeństwa angielskiego na wszelkie niekorzystne czy też nawet absurdalne, jak twierdzą Anglicy, objawy w handlu zagranicznym kraju dowodzi wysokiego poziomu znajomości zagadnień ekonomicznych oraz zainteresowania się niemi ze strony szerokich kół społeczeństwa. Pod naciskiem opinji publicznej rząd oraz władze zmuszone są reagować i w miarę możliwości usuwać objawy niekorzystne dla interesów gospodarczych kraju.

U nas tymczasem, mimo, iż fakt importu obcego węgla jest również anormalny, jak w Anglji i tak samo, o ile nie więcej, szkodliwy dla naszych interesów gospodarczych, przechodzi się nad tem już od kilku lat do porządku dziennego.

Import węgla angielskiego do Polski wynosił w 1932 roku 74.181 ton, a w 1933 roku — 92.076 ton. Import ten kieruje się zasadniczo do Gdańska, nie mniej jednak, jak powszechnie wiadomo, poważne ilości węgla angielskiego, rozchodzą się również po całem Pomorzu, docierając aż do Torunia i Bydgoszczy.

Import węgla angielskiego na Pomorze jest przedewszystkiem wynikiem zbyt wysokich cen węgla polskiego na tutejszym terenie, spowodowanych nadmiernemi kosztami przewozu kolejowego. Sprawa obniżenia taryf kolejowych na przewóz węgla dla Pomorza (co wyrugowałoby równocześnie import węgla angielskiego), stanowi już od szeregu lat najważniejszy i zawsze aktualny postulat sfer gospodarczych Pomorza, który dotychczas mimo licznych i usilnych zabiegów tak ze strony Izby Przemysłowo-Handlowej, jak i branżowych organizacyj gospodarczych nie został przez czynniki kompetentne uwzględniony.

W roku ubiegłym obniżono taryfę na przewóz węgla dla Kresów Wschodnich oraz dla Małopolski Wschodniej, okręgów bardzo słabo uprzemysłowionych, pominięto natomiast przy powyższej reformie taryf Pomorze, mimo że względy gospodarcze przemawiają raczej za ulgami dla tutejszego okręgu bardziej uprzemysłowionego i zmuszonego sprowadzać, na skutek zbyt wysokich cen węgla górnośląskiego, węgiel angielski. Import tego węgla powoduje: dezorganizację handlu hurtowego węglem na Pomorzu, sprawiając, iż poszczególne przedsiębiorstwa przemysłowe zaopatrują się w węgiel w Gdańsku, zamiast w lokalnych składnicach, rozgoryczenie wśród przemysłowców, którzy nie chcą lub nie mogą zaopatrywać się w węgiel angielski oraz straty tak dla naszego przemysłu węglowego, jak i dla kolei, które w przewozie węgla angielskiego zupełnie udziału nie biorą. — Węgiel angielski przewożony jest bowiem, jak wiadomo, samochodami lub też drogą wodną.

Wysoki poziom cen węgla na Pomorzu, wywołany zbyt wysokiemi frachtami kolejowemi, jest jednym z zasadniczych powodów obecnego zastoju i bezrobocia w przemyśle na tutejszym terenie, gdyż nie pozwala obniżyć i dostosować do aktualnych warunków koszty produkcji większości placówek przemysłowych. Ten stan rzeczy odbija się również fatalnie na eksporcie, gdyż w całym sze-

regu wypadków eksport wyrobów przemysłowych jest uniemożliwiony na skutek zbyt wysokich kosztów własnych produkcji spowodowanych wysoką ceną węgla. Często również fabryki tutejsze nie mogą konkurować zagranicą z wyrobami fabryk obcych, opierających swoją produkcję na tanim eksportowym węglu polskim.

Dla lepszej ilustracji poruszonego zagadnienia importu węgla angielskiego na Pomorze, podajemy poniżej spis miejscowości, do których w roku ubiegłym importowano węgiel angielski oraz wykaz ilości tego węgla, przewiezionych na polski obszar celny w poszczególnych miesiącach r. 1933:

Wykaz ważniejszych miejscowości, do których importowano węgiel angielski w r. 1933:

Gdynia	Kościerzyna
Tczew	Lubawa
Wejherowo	Rożental
Starogard	Nowe
Pelplin	Tuchola
Puck	Grudziądz
Chojnice	Toruń

Import węgla angielskiego w r. 1933 na polski obszar celny.

luty	—	8.022 ton
marzec	—	3.039 „
kwiecień	—	8.473 „
maj	—	7.250 „
czerwiec	—	4.500 „
lipiec	—	3.190 „
sierpień	—	8.606 „
wrzesień	—	9.505 „
październik	—	8.653 „
listopad	—	6.727 „
grudzień	—	24.091 „

ZJAZD ZWIĄZKU IZB PRZEMYSŁOWO-HANDLOWYCH.

Ogólne Zebranie Związku Izb Przemysłowo-Handlowych odbyło się, na zaproszenie Izby Przemysłowo-Handlowej w Krakowie, w Zakopanem dnia 2 lutego br.

W dniu 1 lutego reprezentanci Izb zwiedzili Zakłady Przemysłowe w Mościcach, gdzie p. Minister Kwiatkowski wygłosił referat o produkcji Zakładów w Mościcach i ich ekspansji eksploatacyjnej w dziedzinie produkcji nawozów sztucznych. P. Min. Kwiatkowski wydał na cześć Gości przyjęcie, w czasie którego poruszono szereg spraw gospodarczych.

Porządek dzienny zebrania Związku Izb obejmował w pierwszym rzędzie sprawy turystyczno-uzdrowiskowe przyczem interesujący referat wygłosił Prez. Związku Uzdrowisk Polskich Dr. Kaden z Rabki, w którym wskazał drogi i konieczności usprawnienia akcji zmierzającej w kierunku popierania ruchu obcokrajowców, jako ważkiej pozycji naszego bilansu płatniczego.

Przy tej sposobności omówiono projekt ustawy turystycznej oraz wnioski Izby Warszawskiej w sprawach polityki turystycznej wogóle. Łącznie z tym tematem przedstawiła Izba Warszawska referat, dotyczący rozwoju motoryzacji kraju oraz sprawy komunikacji osobowej i towarowej pojazdami mechanicznemi. Z referatu Izby wynika, że Polska pod względem ilości samochodów przypadających na 1 mieszkańca zajmuje przedostatnie miejsce w krajach europejskich — w r. 1933 — 1.271 osób na 1 pojazd mechaniczny podczas gdy we Francji, zajmującej 1 miejsce w Europie 1 samochód przypada na 25 osób, w Niemczech 1 samochód na 100 osób, na Litwie nawet 1 samochód na 1.159 osób, z krajów pozaeuropejskich w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej 1 samochód przypada na 5 osób, w Unji Australijskiej 1 samochód na 12 osób, w Egipcie 1 samochód na 496 osób, w Japonji 1 samochód na 685 osób.

Wedle danych statystycznych z roku 1933 na całym obszarze Polski zarejestrowano samochodów osobowych i ciężarowych 25.796, gdy w roku 1931 było zarejestrowanych 38.700 samochodów. Wynika z tego, że w przeciwieństwie do innych krajów, motoryzacja Polski cofnęła się poważnie wstecz. Wpłynęły na to fatalny stan dróg, opodatkowanie na fundusz drogowy, wysokość stawek celnych na samochody importowane oraz wysokie koszty nabycia samochodów, wyprodukowanych w kraju.

W związku z tym referatem Związek Izb uchwalił szereg rezolucyj, które w formie wniosków przedstawione zostaną miarodajnym czynnikom. Wnioski te dotyczą sprawy zwiększenia i potanienia produkcji samochodów w kraju, co musi pociągnąć za sobą odpowiednie nastawienie przemysłu metalowego i hutniczego. Dalej odnośnie do koncesjonowania linij autobusowych Związek Izb uchwalił przedstawić władzom wniosek o przedłużenie terminów wejścia w życie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o koncesjonowaniu linji autobusowych, gdyż ze względu na wielką ilość podań władze wojewódzkie nie byłyby w stanie do 1 kwietnia br. dotyczących wniosków załatwić.

Następnie rozważane były sprawy socjalne, w szczególności spółdziałanie Związku Izb przy wprowadzaniu w życie ustawy scaleniowej, ponieważ ustawa ta nastręcza cały szereg wątpliwości i zawiera w technice wykonania zawikłaną formalistykę, którą wyjaśnić mogą dopiero rozporz. wykonawcze, Związek Izb zastrzegł sobie współdziałanie przy opracowywaniu tych przepisów. Na razie Związek Izb postanowił wydać dla zainteresowanych firm przemysłowych i handlowych praktyczne pouczenia

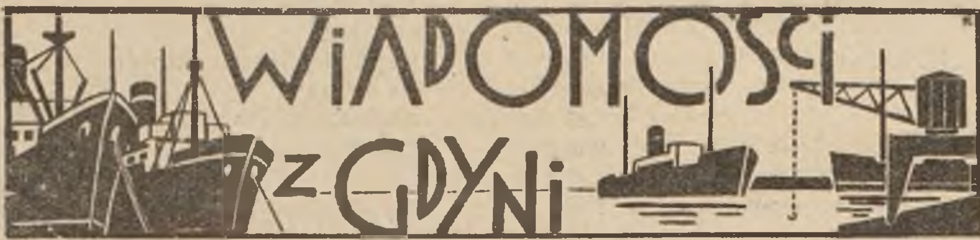
w celu uchronienia ich, przynajmniej w pierwszym czasie przed skutkami przewidzianych w ustawie sankcyj karnych.

W odniesieniu do skarbowości Związek Izb uchwalił jednolite postępowanie wszystkich Izb przy wydawaniu opinji przez Izby w zakresie podatku przemysłowego, w szczególności przy ustalaniu pojęcia partji na żądanie władz i sądów. Rozważano również kwestje z zakresu polityki handlowej i koncesyjnej monopoli państwowych. W tej dziedzinie Związek Izb zaproponował szereg zmian dotyczących zwiększenia rabatów w celu ułatwienia handlu artykułami monopolowemi.

W dniu 1 lutego odbyło się posiedzenie komisji polityki kompensacyjnej oraz międzyizbowej komisji dla obrotu towarowego, na posiedzeniach tych przyjęto szereg wniosków o przyznawaniu premij eksportowych oraz uchwalono powołanie do życia Rady polityki kompensacyjnej, w skład której wchodzić będą delegaci wszystkich 11 Izb Przemysłowo-Handlowych oraz po 3 delegatów zrzeszeń gospodarczych, tj. Centralnego Związku Przemysłu Polskiego, Stowarzyszenia Kupców polskich oraz Centrali Związku Kupców. Do zadań Rady należeć będzie wydawanie opinji na wezwanie władz lub z inicjatywy członków Rady we wszystkich sprawach związanych z obrotem kompensacyjnym, a szczególnie z bilateralnemi rozrachunkami dewizowemi, premjowaniem wywozu z funduszów eksportowych, obciążeniem importu na rzecz tych funduszów i działalnością towarzystw kompensacyjnych. Do wykonania zadań Rady Polityki kompensac. powołana została delegatura Rady Polityki kompensacyjnej przy Związku Izb. Do zadań delegatury należeć będzie analiza obrotów kompensacyjnych wszelkiego typu, kontrola dokumentów handlowych, zaświadczeń, związanych z obrotem kompensacyjnym, zlecona Związkowi Izb Przemysłowo - Handlowych przez Ministra Przemysłu i Handlu, i wreszcie opracowywanie i przedkładanie wniosków Radzie Polityki kompensacyjnej i prowadzenie sekretarjatu Rady.

Powyższe organizacje powołane zostały do życia w miejsce dotąd istniejącej międzyizbowej Komisji Polityki kompensacyjnej.

Izbę naszą na Zjeździe w Zakopanem reprezentował Dyrektor Izby p. Henryk Krupski.



SPRAWA ARBITRAŻU BAWEŁNY.

Po szeregu wysiłków i prac w roku ubiegłym osiągnięto to, że całkowite zapotrzebowanie przemysłu włókienniczego polskiego pokryte zostało przez import bawełny drogą morską przez Gdynię, a nawet część bawełny skierowano przez port Gdyński do innych państw, w szczególności do Czechosłowacji. W roku 1933 import bawełny przez Gdynię wyniósł 77.733 tony. W ten sposób eksporterzy amerykańscy zainteresowani zostali Gdynią, jako poważnym ośrodkiem przeładunku bawełny. W związku z tym faktem Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni uznała za wskazane zaprosić do Gdyni Generalnego Przedstawiciela amerykańskich eksporterów bawełny, p. Franklina Lindsay celem omówienia z nim szeregu ważnych zagadnień, związanych z importem do Polski bawełny. P. Lindsay przyjął to zaproszenie i w dniu 1 bm. przybył z Bremy do Gdyni. Podczas odbytej z nim konferencji, w której wzięli udział przedstawiciele stron zainteresowanych w imporcie i handlu bawełną omówiono całokształt tych zagadnień, a w szczególności rozważono sprawę zorganizowania w Gdyni własnego arbitrażu. Jak wynikło z dyskusji, pomimo skomplikowania tej sprawy, spodziewać się można, że zostanie ona w sposób odpowiadający interesom Gdyni załatwiona.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W STYCZNIU RB.

Obroty towarowe portu gdyńskiego z zamorzem osiągnęły w styczniu r. b. liczbę 525.729 t., co wobec grudnia r. ubiegłego stanowi zniżkę o 9.607 t., natomiast w porównaniu ze styczniem r. ubiegłego wyraża się zwyżką o 111.736 t. Z ogólnej sumy obrotów zamorskich 70.565 t. przypada na przywóz i 455.164 t. — na wywóz. Spadek obrotów styczniowych w r. b. wobec grudniowych r. ubiegłego, czy też zwyżka tychże w zestawieniu z tym samym miesiącem r. zeszłego odnosi się w pierwszym wypadku głównie do wywozu, a w drugim — do obu pozycyj, t. j. importu i eksportu.

Analizując przywóz, należy stwierdzić, że utrzymał się on w normach grudniowych. Mimo, że niektóre pozycje przywozowe wykazują w styczniu znaczny spadek, jak np. owoce świeże 2.209 t. (4.313 t.). fosforyty — 1.523 t. (5.825 t.)

Spadek ten skompensowany został wzrostem innych pozycyj, jak owoce suszone oraz artykuły kolonjalne, śledzie, nasiona oleiste — 5.086 t. (3.373 t.), ruda żelazna, piryty oraz złom żelazny — 21.975 t. (17.940 t.) i inne.

Spadek wywozu tłumaczy się głównie obniżeniem eksportu węgla — 382.808 ton (401.931 t.), cukru — 4.525 t. (6.370 t.) i makuchów — 1.845 t. (4.065 t.). Inne towary jak drzewo tarte i okrąglaki oraz papier wykazują spadek nieznaczny. Częściowem wyrównaniem spadku wywozu towarów wyżej wymienionych jest zwiększenie się pozycyj takich towarów, jak bekony, węgiel bunkrowy — 17.533 t. (11.360 t.), koks — 12.865 t. (3.320 t.), szyny kolejowe — 3.280 t. (1.844 t.) i cynk — 1.294 t. (791 t.), a także ukazanie się nowych jak melasa — 8.730 t.

Szczegółowy pogląd na zamorskie obroty towarowe w styczniu r. b. daje następujące zestawienie:

Import (w tonach)

owoce świeże	2.209
owoce suszone	1.126
orzechy i migdały	89
korzenie	107
kawa, kakao, herbata	1.228
tytoń	238
napoje alkoholowe	3
śledzie	3.483
fosforyty	1.523
żużle Thomasa	1.000
sadze	221
tłuszcze zwierzęce surowe	780
skóry	2.589
nasiona oleiste różne	5.086
oleje i smary	167
żywica	122
kauczuk	532
wyroby gumowe	257
tłuszcze i oleje roślinne	310
asfalt	6
garbniki	1.002
farby	49
ruda żelazna	2.329
piryty	5.587
złom żelazny	21.975
miedź	544
cyna	5
metale różne	310
wyroby stalowe i żelazne	284
maszyny, aparaty i części	511
samochody, motocykle i części	16
szmaty	407
celuloza	450
papa, tektura i papier	1.318
bawełna	8.656
juta	921
len, konopie, siszal i t. d.	58
wełna	3.561
różne	1.506
Razem:	70.565

Eksport (w tonach)

mąka ryżowa	185
cukier	4.525
napoje alkoholowe	9
bekony	2.042
wędliny	199
ptactwo bite	90
jaja	271
makuchy	1.845
melasa	8.730
skóry	11
deski i łaty	11.208
bale i słupy	1.016
wyroby z drzewa	70
klepki	34
dykty	407
meble gięte	137
wyroby koszykarskie	23
węgiel eksportowy	382.808
węgiel bunkrowy	17.533
koks	12.865
soda	276
salmiak	20
biel cynkowa	132
szyny kolejowe	3.280
wyroby stalowe i żelazne	706
cynk	1.294
blacha cynkowa	237
celuloza	376
papa, tektura i papier	1.527
bawełna	166
materjały i wyr. włókniste	278
różne	2.864
Razem:	455.164

Ruch statków w styczniu r. b. uległ wprawdzie pewnemu spadkowi pod względem ilości, natomiast wykazał zwyżkę jeśli chodzi o tonaż statków. Dowodzi to faktu, że w miesiącu sprawozdawczym zawijały do Gdyni większe okręty, niż w grudniu roku ubiegłego.

Zawinęło w okresie sprawozdawczym do portu gdyńskiego 336 statków o pojemności 311.381 t. r. n. wobec 370 statków o tonażu 314.682 t. r. n., wyszło z portu natomiast 339 statków o tonażu 321.378 t. r. n. wobec 367 statków o pojemności 308.746 t. r. n. w grudniu r. ubiegłego. W porównaniu ze styczniem roku ubiegłego ruch statków wykazał zwyżkę: na wejściu o 25 statków o tonażu 66.817 t. r. n. i na wyjściu o 39 statków o pojemności 90.445 t. r. n.

Ruch statków w miesiącu styczniu r. b. ilustruje dokładnie następujące zestawienie:

	Na wejściu		Na wyjściu	
	ilość statk.	t. r. n.	ilość statk.	t. r. n.
Polska	34	32.978	34	39.891
W. M. Gdańsk	—	—	1	938
Anglja	9	17.028	9	17.028
Czechosłowacja	3	665	3	665
Danja	43	24.733	39	26.715
Estonja	10	5.611	8	6.104
Finlandja	13	16.094	12	14.624

Francja	—	—	—	—
Grecja	7	18.423	6	15.071
Holandja	11	10.128	11	5.711
Kanada	1	3.282	—	—
Łotwa	6	7.464	7	8.903
Niemcy	63	43.043	66	49.482
Norwegja	30	30.100	31	30.404
Panama	1	3.071	1	3.071
Stany Zj. A. P.	7	22.328	7	22.328
Szwecja	98	74.433	104	80.445
Razem:	336	311.381	339	321.378

Kolejność bander ukształtowała się w styczniu w sposób następujący: pierwsze miejsce zajęła Szwecja, drugie — Niemcy, trzecie — Polska, czwarte — Norwegja, piąte — Anglja i t. d. aż wreszcie miejsce ostatnie zajęło W. M. Gdańsk.

Ruch pasażerski w okresie sprawozdawczym przedstawia się następująco: przyjechało do Gdyni ogółem 98 osób, w tem z Anglji — 34, Argentyny — 4, Danji — 18, Finlandji — 24, Holandji 7, Portugalji — 2, St. Zjedn. Am. — 3 i Szwecji — 6; wyjechało natomiast 320 osób, w tem do Anglji — 132, Danji — 1, Finlandji — 22, Litwy — 4, Niemiec — 1 i Stanów Zjednocz. Am. — 160.

Ogólny zatem ruch pasażerski osiągnął w styczniu r. b. liczbę 418 osób wobec 283 osób w grudniu r. ubiegłego. W porównaniu do stycznia r. ubiegłego, ogólny ruch pasażerski w styczniu r. b: wzrósł o 87 osób.

POŁOŻENIE GOSPODARCZE GDYNI W STYCZNIU 1934 R.

W pierwszym miesiącu roku 1934 w gospodarczem położeniu Gdyni zmian poważniejszych nie było. Tak, jak i w grudniu upadłości ani też nadzorów sądowych nie ogłoszono. Na rynku pieniężnym naogół zmiany zasadnicze również nie zaszły. Ilość protestów zmniejszyła się o 99, sumarycznie jednak wzrosła o zł 7.671,08, osiągając sumę zł 145.744,08 zwiększyła się bardzo poważnie podaż dewiz i walut zagranicznych, mianowicie gdy w grudniu z. r. 5 instytucyj kredytowych w Gdyni skupiło łącznie walut zagranicznych na sumę zł 3.882 tys., to w styczniu r. b. skup walut wykazał się w sumie zł 5.971 tys., co stanowi wzrost o blisko 2.100 tys. złotych. Wzrost podaży dewiz głównie tłumaczy się realizacją czeków na Londyn ze strony Polskiej Agencji Eksportu Drewna.

Wkłady w instytucjach bankowych rejonu gdyńskiego większych zmian nie wykazały.

Stan bezrobocia uległ dalszemu pogorszeniu, mianowicie wedle danych Państwowego Urzędu Pośrednictwa Pracy bezrobocie wzrosło w styczniu o 1.448 osób osiągając liczbę 8.221 osób, z czego na okręg gdyński przypada 3.460 osób, zaś na okręg wejherowski 4.761 osób W Gdyni nastąpiło zwiększenie bezrobotnych o 719 osób, zaś w okręgu wejherowskim o 729 osób.

ROBOTY PRZY BUDOWIE PORTU W STYCZNIU 1934 R.

W związku z nastaniem sezonu zimowego, połączonego z zamarznięciem gruntu, morskie roboty budowlane tak czerpalne, jak i drogowe, zostały przerwane. Przerwa ta trwa normalnie do pierwszych dni kwietnia.

W zakresie budowy magazynów zakończono układanie podłóg i wykonanie posadzki betonowej w magazynie bawełnianym N. 7.

W zakresie budownictwa prywatnego w porcie zakończono budowę budynku biurowego Banku Gospodarstwa Krajowego przy ul. Stanów Zjednoczonych w strefie wolnocłowej.

RYNEK FRACHTOWY GDYNI W STYCZNIU 1934 R.

W ubiegłym miesiącu panowało na rynku frachtowym gdańsko-gdyńskim dość znaczne ożywienie, mimo że zazwyczaj corocznie zaznacza się w tym sezonie pewien zastój. Stawki frachtowe mimo to miały stale tendencję zniżkową i wydaje się, że swoją dolną granicę osiągną w lutym, gdyż nowe ładunki, zarówno zboża jak też i drewna, znajdują się na rynku w bardzo ograniczonej ilości. Już w styczniu poziom stawek frachtowych był znacznie niższy od stawek, płaconych dotychczas, a towarzystwa okrętowe akceptowały oferty frachtujących jedynie po to, aby utrzymać swoje statki w ruchu, w nadziei, że na wiosnę stawki powrócą do normalnej wysokości.

ANGLJA. Zafrachtowano cały szereg statków trampowych. Znane są następujące kontrakty, zawarte z Gdańska do Londynu:

1 estoński statek 300 std. dla ładunku drewna twardego, 1 łotewski statek 600 std. dla mieszanego ładunku drewna, 1 duński statek 700 std. dla mieszanego ładunku drewna, 1 fiński statek 350 std. dla mieszanego ładunku drewna, 2 niem. statki po 240 std. każdy dla mieszanego ładunku drewna i zboża.

Stawki frachtowe, płacone w poszczególnych wypadkach, wahały się w granicach od sh. 26/6 do 27/— za std. drewna miękkiego na warunkach „Baltwood net“, za ładunki obrzynanego drewna twardego płacono sh. 40/—, nieobrzynanego 45/— za std. na warunkach „Baltwood net“.

Z przeznaczeniem do Hull zafrachtowano następujące statki:

1 niem. statek 600 std. dla mieszanego ładunku zboża i drewna, 1 niem. statek 1000 ton dla ładunku zboża z nieznacznym doładunkiem drewna, 1 niemiecki statek 1400 ton dla mieszanego ładunku drewna i zboża.

Za ładunki zboża ciężkiego luzem płacono do Hull sh. 7/— za tonę. Za transporty drewna osiągano 31/- za std. DBB na warunkach „Baltwood gross“, sh. 12/— za tonę klepek dębowych.

Załadowano pozatem z Gdańska następujące partje:

300 std. DBB szwedzkim statkiem do Waterford, 400 std. DBB niemieckim statkiem do Southhampton po stawce 33/— za std., 200 std. do Galvey.

Zafrachtowano pozatem niemiecki statek o ładowności 650 std. dla ładunku ca 900 loads słupów telegraficznych i kompletunku DBB do Southhampton Itchenbuyos przy podstawie sh. 33/6 oraz 1 szwedzki statek 1000 ton dla pełnego ładunku zboża ciężkiego luzem do Leith po sh. 8/1½ za tonę.

Z Gdyni do Anglji wysłano jedynie niżej wymienione 3 ładunki: t

Ładunek częściowy 500 std. DBB do Hull niem. statkiem o ładowności 600 std., 600 std. duńskim statkiem do Londynu, 300 std. DBB łotewskim statkiem do Gersten.

HOLANDJA. Tak jak dotychczas, znajdowała się na rynku jedynie pewna ilość mniejszych ładunków, które zabierały statki linjowe po dotychczasowych stawkach. Płacono za zboże Hfl. 2,50 za t., Hfl. 12,50 za std. DBB oraz Hfl. 4,— za drewno twarde.

Poza statkami linjowemi znane są następujące kontrakty:

1 niemiecki statek 200 std. dla ład. DBB po Hfl. 13,— za std., 1 niemiecki statek 180 std. dla ład. DBB po Hfl. 13,— wzgl. 14,— za std.

Ładunki obu statków były przeznaczone do Amsterdamu, przyczem ostatni z nich zabrał drobną partję do Westzaan.

BELGJA. Zaoferowanie ładunków zboża luzem było nieco większe, szczególniej żyta. Oprócz statków linjowych wysłano następujące statki z pełnemi ładunkami:

1	niemiecki	statek	— 2.200 ton
1	,,	,,	— 1.350 ton
1	,,	,,	— 1.750 ton
1	,,	,,	— 1.650 ton

Stawki, które osiągnięto, wahały się w granicach od 4/— do 3/9 w złocie za tonę. Za ładunki drewna płacono sh. 20/— w złocie za std. DBB, względnie 6 — w złocie za cm. drewna twardego.

FRANCJA. Sytuacja na rynku frachtowym w powyższym kierunku nie uległa zmianie. Drobne partje drewna, pojawiającego się na rynku, zostały zabrane przez statki linjowe.

DANJA. Stawki frachtowe w relacji Gdynia/Gdańsk — porty duńskie wykazały tendencję zwyżkową, gdyż liczono się z trudnościami nawigacyjnemi na wodach duńskich wobec ewentualnego spadku temperatury. Prawie wszystkie umowy frachtowe zawierały pełną „klauzulę lodową", nie doszło jednak do zastosowania tejże, gdyż warunki atmosferyczne nie uległy pogorszeniu. Pod koniec miesiąca wykazały więc stawki tendencję nieco zniżkową i kontrakty na luty zawierano już po stawkach o ca RM. 0,50 niższych na tonie od stawek styczniowych.

Zafrachtowano cały szereg statków motorowo-żaglowych po następujących stawkach:

RM 6,— za 1000 kg. ciężkiego zboża luzem do jednego lub dwu portów, położonych nie bardziej na północ od Aarhus, RM 6,50 za 1000 kg. nie bardziej na północ od Aalborg, RM 7,— za 1000 kg. nie bardziej na północ od Fredrikshavn i Linfjord. Za partje, wysyłane statkami parowemi do Esbjerg, płacono RM 6,—.

Za ładunki makuchów płacono o ca RM 0,25 więcej w porównaniu do wyżej wymienionych stawek. Statki, ładujące zboże luzem, otrzymywały z zasady bardzo dobrą ekspedycję.

ARBITRAŻ W SPRAWIE ZATARGU O UMOWĘ ZBIOROWĄ MIĘDZY ARMATORAMI I MARYNARZAMI.

W dniu 10 lutego rozpoczęły się konferencje w sprawie zatargu między Związkiem Armatorów a Związkami Marynarzy o umowę zbiorową pod przewodnictwem super-arbitra p. inż. J. Dreckiego z Warszawy.

Z PORTU GDAŃSKIEGO.

TRANZYT CZECHOSŁOWACKI PRZEZ GDAŃSK.

Pomimo bardzo poważnego spadku zagranicznego handlu Czechosłowacji, ilość towarów w obrocie pomiędzy Czechosłowacją a innemi krajami przez port gdański, wzrósł w roku 1933 bardzo poważnie. Gdy mianowicie w roku 1931 ogólny obrót handlu zagranicznego Czechosłowacji wynosił 25 miljardów koron czeskich, a w roku 1932 spadł do 15,6 miljardów koron, w ciągu zaś 9 miesięcy r. 1933 wyniósł zaledwie 8,6 miljardów koron, to tranzyt towarów z i do Czechosłowacji przez Gdańsk wzrósł przy porównaniu obrotów za 9 miesięcy r. 1932 i r. 1933 przeciętnie o 76,57%. W cyfrach absolutnych obroty te wyrażają się w sposób następujący: w ciągu całego roku 1932 eksport czechosłowacki przez Gdańsk wyraził się w liczbie 30.094 ton, import zaś w liczbie 54.366 ton, co razem wynosi 84.460 ton. Tymczasem już w ciągu 9 miesięcy roku 1933 eksport wyniósł 42.200 ton, zaś import 79.368 ton — razem 121.568 ton.

Zauważa się przytem, że i pod względem wartości towarów nastąpiło polepszenie, gdyż obroty towarów masowych wykazały wzrost mniejszy niż towarów drobnicowych.

Zmiany te są tem bardziej znamienne, że równocześnie tranzyt towarów czechosłowackich przez porty niemieckie i Triest w latach 1931 i 1932 uległy poważnemu zmniejszeniu, a mianowicie w r. 1931 przez porty niemieckie przeszło 927.766 ton towarów z , do Czechosłowacji, w roku zaś 1932 zaledwie 443.976 ton przez Triest, ten sam tranzyt wyraża się w liczbie 501.706 ton w r. 1931 i 344.574 ton w roku 1932.

WZROST RUCHU STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W STYCZNIU B. R.

W ciągu stycznia br. do portu gdańskiego zawinęło 396 statków o łącznej pojemności 277.548 n. t. r. czyli o 52.000 n. t. r. więcej, niż w tym samym miesiącu roku ubiegłego. Opuściło port również 396 o pojemności 290.344 n. t. r. czyli więcej o 73.000 ton, niż w styczniu r. 1932. W stosunku do grudnia roku ub. zmniejszenie tonażu na wejściu wyraziło się w wysokości 19.000 n. t. r., na wyjściu zaś zaledwie o 4.000 n. t. r.

RUCH STATKÓW W ANTWERPJI W STYCZNIU BR.

W ciągu stycznia br. do portu Antwerpji zawinęło 804 statki o ogólnej pojemności 1.702.107 ton. Przeciętny tonaż jednego statku wynosił więc 2.117 ton. W tym samym miesiącu roku ubiegłego zawinęło 784 statki o pojemności 1.685.712 ton.

Podział statków wedle przynależności państwowej wypadł w sposób następujący: Anglja — 232, Niemcy 181, Holandja — 88, Norwegja — 56, Francja — 45, Belgja — 38, Danja — 38, Szwecja — 31, Włochy — 16, St. Zjedn. Ameryki Półn. — 14, Grecja — 11, Finlandja — 10, Estonja — 7, Japonja — 5, Polska — 5, Brazylja — 4, Panama — 4, Jugosławja — 4, Rosja 3 i t. d.

RUCH STATKÓW W TALLINNIE.

W r. 1933 zawinęło do Tallinna 1187 statków o łącznym tonażu 800,000, wobec 1272 statków i 730,000 ton w r. 1932. Pierwsze miejsce zajmują Niemcy. Powyższemi cyframi nie są objęte statki żeglugi przybrzeżnej.

PRZERWANIE KOMUNIKACJI WODNEJ Z LENINGRADEM.

Na początku lutego praca lodołamaczów w porcie leningradzkim została przerwana. Lodołamacze wyprowadziły jako ostatni kondukt, 8 statków, załadowanych towarem.

WZMOŻENIE RUCHU W KANALE SUEZKIM.

Ruch w kanale Suezkim w 1933 r. wykazuje poprawę w porównaniu z 1932 r. Wynika to z następujących liczb (w nawiasie dane za 1932 r.):

Ilość okrętów, które przeszły przez kanał wyniosła 5.423 (5.032), tonaż r. n. 30.676.672 (28.340.290). Przewieziono towarów 26.915.000 ton (23.623.000).

Dochody kanału wyniosły 856.508.000 franków (800.142.000 fr.) Z dochodów tych w 1933 r. 840 milj. franków przypada na opłaty od tonażu statków, przeszło 11 miljonów franków na opłaty pasażerskie, wreszcie około 5 milj. franków na inne opłaty.

Poprawa, zapoczątkowana po szeregu lat spadku w 1933 r., trwa w dalszym ciągu. I tak, w styczniu r. b. przeszło przez kanał 497 statków wobec 464 statków w styczniu 1933 r., dochody zaś kanału osiągnęły 78,2 milj. franków wobec 71,4 milj. franków.

Poprawa ruchu w kanale Suezkim uważana jest powszechnie za zapowiedź poprawy w konjunkturze ogólno-światowej.

WZROST OBROTÓW TOWAROWYCH W PORCIE LE HAVRE I BORDEAUX.

W r. 1933 zawinęło do portu **Le Havre** 8.669 statków, wyszło 8663, czyli razem 17.332 statki, o łącznym tonażu 21.996.861, co oznacza wzrost o 1.620.435 ton w porównaniu z r. 1932. — Obroty towarowe były w r. 1933 o 522.105 ton większe, niż w r. 1932 i wynosiły 3.566.771 ton. Najważniejsze pozycje w przywozie zajmowały następujące towary (w nawiasie cyfry za r. 1932): węgiel 639.642 (623.853) t: ryż 96.637 (33.707) t; bawełna 178.204 (143.028) t: kawa 147.060 (118.815) t; nasiona oleiste 63.947 (33.039) t.

Wywóz wynosił 867.665 t i był o 23.569 ton mniejszy od r. 1932.

Ruch statków w **Bordeaux** wynosił 8.333.193 ton, obroty towarowe zaś 4.106.118 ton. Najbardziej wzrósł w porównaniu z rokiem 1932 import produktów naftowych i wynosił w r. 1933 — 584.321 t,

SPRZEDAŻ NA ROZBIÓRKĘ STATKÓW ŚWIATOWID I KRAKUS.

Statek pasażerski Światowid Tow. Okrętowego Francuskiego „Chargeurs Réunis“ o pojemności 9 500 ton, który przed kilkoma laty podtrzymywał komunikację regularną pomiędzy Gdynią a Ameryką Południową i przeznaczony był głównie dla transportu emigrantów, a od dwóch lat stał bezczynnie w porcie Dunkierki, został sprzedany na rozbiórkę. Również i drugi znany w porcie gdyńskim statek Krakus ma ulec temu samemu losowi. W swoim czasie, gdy oba te statki kursowały pomiędzy Gdynią a Ameryką Południową, ruch emigracyjny z Polski był znaczny i przy każdym rejsie statki te przewiozły 700—800 emigrantów.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

OBROTY HANDLOWE POLSKO — AUSTRJACKIE.

Według danych statystyki austrjackiej wartość przywozu za 11 miesięcy 1933 r. wynosiła 1.071,8 milj. szyl. (w r. 1932 za 11 miesięcy — 1.279,4), wartość wywozu z Austrji w analogicznym okresie 740,4 milj. szyl. (w 1932 — 715,3). Saldo pasywne za 11 mies. wyniosło 331,4 milj. szyl., wobec 564,1 milj. szyl. w 1932 r.

Wartość przywozu do Austrji z Polski wyniosła za 11 mies. 1933 r.—69,3 (za 11 mies. 1932 r. — 98,2); wartość wywozu w analogicznym czasokresie z Austrji do Polski 48,9 (30,8), wobec czego saldo pasywne dla Austrji wynosi za 11 mies. 1933 r. 20,4 milj. szyl. (67,4).

HANDEL POLSKO-AMERYKAŃSKI.

Bilans handlowy pomiędzy Polską a Stanami Zjednoczonemi A. P. kształtuje się, jak wiadomo, wybitnie na niekorzyść Polski, przyczem import ze St. Zjedn. do Polski niemal 10-krotnie przewyższa eksport z Polski do Stanów Zjednoczonych. Fakt ten, jak już niejednokrotnie wskazywano, częściowo jest skutkiem braku dostatecznie sprawnie funkcjonującej organizacji zbytu towarów polskich na rynku amerykańskim. Obecnie powstała w Nowym Yorku firma American Polish Industrial Bureau. Inc., która postawiła sobie za zadanie pracować nad zdobyciem możliwości sprzedaży towarów produkcji polskiej na tamtejszym rynku. Spodziewać się należy, że powstanie tego rodzaju firmy przyczynić się może do wzmożenia eksportu towarów polskich do Stanów Zjednoczonych.

WIDOKI ZBYTU ARTYKUŁÓW ALKOHOLOWYCH W KANADZIE.

Aczkolwiek w Kanadzie nie istnieje prohibicja, produkcja oraz spożycie alkoholu i wyrobów alkoholowych podlega kontroli, a w szczególności konsumcja alkoholów jest utrudniona i podlega zależnie od danej prowincji różnym niejednolitym przepisom.

Produkcję i konsumcję kontrolują rządy prowincjonalne przez swe organy, któremi są, o ile chodzi o sprzedaż i spożycie alkoholu i wyrobów, rządowe Komisje Spirytusowe (Liquor Control Commission). W Kanadzie Zachodniej zakazane jest we wszystkich prowincjach spożywanie alkoholu w lokalach publicznych, w restauracjach, kawiarniach, jadłodajniach i t. p. Dozwolone jest w ograniczonych i kontrolowanych ilościach spożywanie alkoholu w domach prywatnych lub lokalach zamkniętych. Wyszynk piwa dozwolony jest w prowincji Manitoba, w hotelach drugorzędnych, w których istnieją piwiarnie. W piwiarniach nie wolno podawać żadnych potraw gorących ani zimnych. Podobny system istnieje w prowincji Brytyjska Kolumbja.

Choć prohibicja bezwzględna w Kanadzie nie istnieje, to jednak rygorystyczne zarządzenia i przepisy utrudniają w wysokim stopniu spożycie alkoholu.

Postępowanie komisyj spirytusowych wywołuje w społeczeństwie kanadyjskiem reakcję i dają się słyszeć coraz częściej głosy wybitnych polityków i mężów stanu, krytykujące istniejący w Kanadzie system alkoholowy. Głosy te znajdują podłoże i poparcie w przykładzie Stanów Zjednoczonych, gdzie zniesienie prohibicji przyczyniło się do ożywienia całego szeregu gałęzi przemysłu i wpłynęło poważnie na zmniejszenie bezrobocia.

Polskie wyroby alkoholowe miałyby w Kanadzie duże możliwości zbytu z uwagi na ich jakość, jednak po opłaceniu kosztów transportu i niesłychanie wysokich ceł i opłat skarbowych, polskie wyroby alkoholowe stają się przedmiotem luksusu i pod względem cen są zupełnie nieprzystępne dla szerokich warstw konsumentów. Ceny polskich wyrobów alkoholowych są naprzykład w Manitobie tak wysokie, jak ceny najlepszych gatunków francuskiego wina szampańskiego. W interesie eksportu polskiego leży przedewszystkiem uregulowanie sprawy stawek celnych.

Nadmienić należy, że około 150.000 rzesza polskich wychodźców w Kanadzie oraz 300 tys. ukraińców chętnie konsumowałaby polskie wódki, jednak przy tak wysokich cenach, pozbawiona jest ona kompletnie możliwości zakupywania polskich wódek i kon-

sumuje raczej piwo lub tanie gatunki win. Bogatsza klijentela kanadyjska natomiast, która może sobie pozwolić na kupno droższych wyrobów alkoholowych, przyzwyczajona jest do angielskich i szkockich whisky i spożywa raczej te gatunki wyrobów alkoholowych, płacąc za nie od 6—8 dolarów za butelkę. (P. I. E.)

IMPORT PRZETWORÓW RYBNYCH DO ARGENTYNY.

Szproty wędzone w oliwie mogą być sprzedawane na rynku Argentyny w opakowaniu, które używają obecnie fabryki polskie dla sprzedaży na rynku wewnętrzn., z uwzględnieniem napisów w języku hiszpańskim, przewidzianych dla artykułów import. z zagranicy: „Sardinas Anhumadas en aceite procedencia: Polonia lub Elaboracion Polaca lub Industria Polaca lub Made in Poland", ponadto nazwisko importera lub reprezentanta, waga netto w gramach, waga brutto w gr, adres i nazwisko fabrykanta. Envasado: en Polonia julio 1934 (jako przykład).

Należy nadmienić, że szproty noszą nazwę „sardynek". Wielkość szprotów powinna być możliwie starannie dobrana. Lepszy zbyt mają szproty o większych rozmiarach.

Szproty wędzone konsumowane są w niewielkich ilościach, przeważnie przez ludność żydowską oraz imigrację, pochodzącą z krajów północnej Europy. Imigracja łacińska (włosi, hiszpanie, francuzi, portugalczycy), oraz argentyńczycy, konsumują duże ilości szprotów w oliwie niewędzonych, które noszą tu nazwę „sardinas en aceite".

Sposób ich przygotowania jest taki sam, jak i sardynek. Opakowanie zewnętrzne: skrzynie drewniane, mocne, możliwie ciasno pakowane, by w drodze od wstrząsów nie rozsypały się.

Pakowanie sardynek: w skrzyniach po:
100/4 pudeł. 25 mm. wagi netto 140/150 gr.
100/4 pudeł. 30 mm. wagi netto 170/180 gr.
100/4 pudeł. 40 mm. wagi netto 220/230 gr.

Pozatem spotykają się pudełka o mniejszej zawartości (do 100 gr. netto), oraz aż do 1.000 gr. netto. Najwięcej sprzedaje się pudełek od 140—230 gr.

Każda partja konserw podlega badaniom urzędu chemicznego w Buenos Aires, poczem zostaje dopuszczona do odprawy celnej. Formalności te załatwia importer.

Przy wysyłaniu towaru należy w fakturze podać bardzo dokładnie wagę konserw łącznie z pudełkami. Niezbędne jest uzyskanie świadectwa pochodzenia towaru, zalegalizowanego przez argentyński konsulat najbliższy miejsca załadowania towaru. Ponieważ okres konsumcji przypada na miesiące maj—październik (zimowe), przeto towar wysyłany bywa już w marcu lub kwietniu. Zamówienia zaś reprezentanci zbierają we wrześniu—listopadzie poprzedzajacego wysyłkę roku. Klucze do otwierania pudełek muszą być przesyłane osobno w skrzyniach, gdyż podlegają oddzielnemu ocleniu. (P. I. E.)

DOSTAWY OGÓRKÓW POLSKICH DO ANGLJI.

Eksport ogórków polskich w bieżącym sezonie udowodnił, że znalazły one duże zainteresowanie na rynku angielskim, że wytrzymują konkurencję zagraniczną, a zwłaszcza dostaw holenderskich. W dość znacznym stopniu odbiorcą była ludność żydowska nawykła do konsumcji ogórków pochodzenia polskiego. Nadchodzące do Londynu z Gdyni transporty okazały się całkowicie zadowalniające. Pod koniec sezonu największym popytem cieszyły się ogórki w beczkach, nieco tańsze od ogórków w puszkach, które wobec braku większych zapasów w kraju były stosunkowo drogie w porównaniu z ogórkami w beczkach. Te ostatnie mogą liczyć na duży zbyt w Anglji w następnym sezonie.

Szereg firm polskich przystosował się należycie do wymagań rynku angielskiego i w związku z tem mógł wyeksportować poważne ilości.

Podkreślić trzeba, że w handlu z Anglją przyjęte jest podawanie cen c. i. f. Londynport, lub f.o.b. port polski. Za ogórki w beczkach kupcy angielscy płacą zwykle natychmiast po zbadaniu towaru. Zwyczaju tego nie praktykuje się, jeśli chodzi o produkty standartowej jakości, wtedy żąda się jedynie towaru odpowiadającego nadesłanym uprzednio próbkom. (P. I. E.)

W związku z notatką, umieszczoną na str. 21 naszego Biuletynu Nr. 1/2, dotyczącej importu do Holandji fajansu i porcelany, zaznaczyć należy, iż obecnie import tych artykułów został ograniczony kontyngentami.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17. I. DO 27. I. 1934 R.

BELGJA. W najbliższym czasie ma być skontyngentowany import skór, papieru, wyrobów glinianych, porcelanowych i niektórych produktów chemicznych Pozatem mają być wprowadzone opłaty licencyjne od ryb gorszego gatunku w wysokości 2 fr., a od lepszych gatunków 0.50 fr. od 1 kg.

BUŁGARJA. Bank Narodowy ustalił kontyngent przywozowy na siarczan miedzi w wys. 3 milj. kg, przyczem import musi być dokonany w ramach tranzakcyj kompensacyjnych wzamian za eksport towarów bułgarskich i nastąpić musi najpóźniej do końca marca rb.

CHINY. Projektowane jest wprowadzenie cła antidumpingowego od następujących towarów: bawełny, jedwabiu, przędzy bawełnianej, materjałów bawełnianych i jedwabnych, drewna, ryb i konserw, zapałek i żarówek. Cło to ma być wprowadzone z początkiem r. b. —

CZECHOSŁOWACJA. Na podstawie decyzji komisji dewizowej zmienioną została 4 proc. opłata do-

datkowa od importu ryżu, tak, że w ramach tranzakcyj kompensacyjnych import ryżu odbywać się nadal będzie bez tej opłaty.

ESTONJA. W ostatnich miesiącach nastąpiło pewne złagodzenie restykcyj dewizowych, mianowicie Bank Estoński przydziela dewizy na przywóz towarów potrzebnych bez większych trudności. Uprzednio zaś dostawy mogły być dokonywane dopiero wtedy, gdy pozwolenie dewizowe zgóry zostało wydane na daną partję towaru.

FINLANDJA. Wyroby włókiennicze pochodzenia polskiego korzystają na zasadzie klauzuli największego uprzywilejowania ze zniżonych stawek konwencyjnych, ustalonych w traktacie handlowym fińsko-angielskim.

FRANCJA. Wyczerpane zostały kontyngenty w stosunku do „autres pays" na obuwie z jedwabiu (poz. 482 B) i skór cielęcych i innych drobnych (poz. 476 ter.) Z dniem 16 stycznia 1934 r. weszły w życie zwyżki celne na wyroby szczotkarskie (poz. 644, 644 bis.) Zwyżka wynosi przeszło 40 proc. dotychczasowego cła.

Wprowadzono kontyngent na siemię lniane w wys. 75.000 q. na I. półrocze br., Polska nie ma kontyngentu specjalnego, korzystać może tylko z przydziału dla „autres pays", wynoszącego 20.000 q.

Rozporządzeniem z dnia 24 stycznia 1934 r. skontyngentowany został import konfekcji z jedwabiu naturalnego i sztucznego (poz. 460), jak również dykt z drzewa zwyczajnego i wykwintnego (poz. 603 quater A) i fornierów (poz. 604 quater B.) .

Rozporządzeniem z dnia 8 stycznia br. ważność licencyj na import do Francji towarów kontyngentowych została ustalona na 90 dni dla towarów pochodzących z państw europejskich i na 120 dni dla towarów, pochodzących z państw zamorskich.

Dekretem z dnia 23 stycznia został ograniczony przywóz do Francji słomy i wełny drzewnej niepreparowanej i farbowanej, impregnowanej chemicznie lub gumowanej (poz. tar. cel. franc. 136 bis.)

Wysokość kontyngentu nie jest jeszcze określoną. Oplata licencyjna wynosi 7 fr. fr. od 100 kg. od słomy lub wełny drzewnej niepreparowanej i 10 fr. fr. od 100 kg tych towarów farbowanych, impregnowanych lub gumowanych.

Licencje na import powyższych towarów wydawane są francuskim importerom przez „Comite Interprofessionnel des bois". Towary nadane przed 24. 1. będą dopuszczone bez ograniczeń i licencyj.

GRECJA. Minister finansów zezwolił na dodatkowy import do Grecji niektórych towarów z tych państw, z któremi zawarła Grecja układy clearingowe, w wypadku, o ile okazało się saldo aktywne na rzecz Grecji.

Greckie konsulaty zostały powiadomione o zniesieniu opłat za legalizację faktur.

HOLANDJA. Skontyngentowany został na przeciąg 1 roku import mięsa, żywych baranów i koni rzeźnych. Kontyngent wynosi 20 proc. przeciętnego importu w latach 1931/32. Jednocześnie ustanowione zostały kontyngenty na mięso cielęce i wołowe świeże, surowe i chłodzone, który wynosi 20 proc. przeciętnego importu w latach 1929, 1930 i 1931.

INDJE BRYTYJSKIE. Podniesione zostały stawki celne na cały szereg towarów między innemi na obuwie skórzane, ałun, pończochy i skarpetki, mydło, cukier rafinowany, farby malarskie, ołówki, szkło stołowe i kuchenne itp.

W dniu 5 stycznia br. zakończone zostały rokowania o traktat handlowy pomiędzy Indjami Brytyjskiemi, a Japonją. Traktat ma być podpisany w Londynie przez przedstawicieli rządów angielskiego i japońskiego i ma wejść w życie natychmiast po wymianie dokumentów ratyfikacyjnych i obowiązywać do 31 marca 1937 r.

W związku z powyższem, jak i z decyzja Japońskiego Związku Przędzalników Bawełnianych, powziętą dnia 4 stycznia br., co do odwołania z dniem 8 bm. bojkotu zakupów bawełny indyjskiej, zostaje zniesiona z powyższym dniem przez rząd indyjski dodatkowa opłata celna na towary bawełniane w wysokości 25 proc., wprowadzona 12 kwietnia 1933 r., jako obrona przeciwdumpingowa w odniesieniu do japońskich towarów bawełnianych. Z dniem tym zostanie ustalona stawka celna w wysokości 50 proc., zamiast dotychczasowych 75 proc.

W. P. IRLANDJA. Rząd irlandzki wprowadził zwyżki celne na szereg towarów: między innemi podwyższone zostało cło na wozy ciężarowe z 22½ proc. na 33⅓ proc. i na wyroby powroźnicze w wysokości 40 proc. ad valorem.

JUGOSŁAWJA. Po dwumiesięcznych pertraktacjach zawarta została 4 stycznia br. w Rzymie umowa handlowa jugosłowiańsko-włoska, dopełniająca umowę z 14 lipca 1924 roku. Wprowadza ona pewne zmiany do konwencji weterynaryjnej.

Cło na import bydła do Włoch uregulowane zostało w sposób następujący: za woły, krowy, byki płacić się będzie we Włoszech cło w wysokości 85 lirów za 100 kg., jednakże dopiero po 5 miesiącach ważności umowy. Po pierwszych 4-ch miesiącach cło wynosić będzie 70 lirów, w miesiącu piątym 80 lirów za 100 kg.

Za cielęta poniżej 300 kg cło wynosi 87,100, wzgl. 106 lirów (pierwsza cyfra dotyczy 4-ch pierwszych miesięcy, druga piątego miesiąca, trzecia czasu dalszego), za cielęta ponad 300 kg. — 72,83,90 lirów za 100 kg. Cło od mięsa wieprzowego, wołowego i cielęcego: 200 lir., za drób żywy 150 lir., za bity 190 lir. od 100 kg

Inne stawki umowy z 25 4. 1932 r. pozostają niezmienione, a o ile nie są w tej umowie zawarte, podpadają pod przepisy umowy handlowej z 14 lipca 1924 r.

Umowa z 5 stycznia br. wejdzie w życie dopiero po zawarciu przez Włochy analogicznych umów z Rumunją i Węgrami.

Nowa umowa podwyższa cło na bydło o ca 30 lirów na 100 kg., cło na cielęta o 20—30 lirów, cło na drób o ca 50 lirów na stu kilogramach w porównaniu z dotychczasowemi stawkami.

LITWA. W związku z pogorszeniem sytuacji dostaw masła i jaj do Niemiec zamierza rząd litewski stosować utrudnienia w zakresie udzielania pozwoleń importowych na wyroby żelazne i stołowe pochodzenia niemieckiego.

ŁOTWA. Według ostatnich zarządzeń dokonywanie jakichkolwiek operacyj walutami zagranicznemi dozwolone jest jedynie Bankowi Łotewskiemu. Przesyłanie zagranicę walut lub dokumentów na walutę obcą oraz krajowych środków obiegowych uzależnione jest od pozwolenia komisji walutowej. Przy tranzakcjach terminowych wymagane jest również wyżej wspomniane pozwolenie.

Niemcy. Rozporządzeniem z dnia 9 stycznia 1934 r. wprowadzona została reglamentacja importu masy drzewnej, słomianej, celulozy itp. poz. 650 p. a) 1 i 2, b) c), taryfy celnej niemieckiej. Import tych towarów dozwolony jest za uzyskaniem licencji. Rozporządzenie weszło w życie dnia 15. 1. 1934 r.

PORTUG. POS. W Angoli wprowadzone zostały ułatwienia w zakresie przydziału dewiz na towary portugalskie. Natomiast system zapłaty za inne towary zagraniczne pozostaje taki, jak dotychczas.

STANY ZJEDNOCZONE. Na mocy rozporządzenia z dnia 21 grudnia 1933 r. wszelkie płyny w butelkach importowane do Stanów Zjednoczonych, winny mieć na etykiecie wydrukowany czytelnie znak kraju pochodzenia. Wszelkie opakowanie z papieru przeźroczystego, w który zawinięte są butelki, nie podlegają temu przymusowi; w wypadkach jednak, gdyby opakowanie to nie było przeźroczystem, chociażby po przybyciu do Stanów zostało odrzucone, jako niepotrzebne, musi posiadać znak kraju pochodzenia.

SZWECJA. Rozważana jest wśród sfer rządowych sprawa rozszerzenia obowiązujących przepisów i wprowadzenia systemu clearingu przymusowego. Możliwe jest nawet powierzenie spraw clearingowych specjalnej instytucji.

TURCJA. Zezwolenie na jednorazowe wpuszczenie do Turcji towarów, znajdujących się na komorze celnej przed 1. 10. 33 r., odnosi się jedynie do towarów tych państw, które mają z Turcją zawarty układ handlowy. Stąd dla Polski dekret ten nie miał żadnego znaczenia.

W Angorze podpisany został w dniu 19. 12. 33 r. traktat handlowy z Finlandją, który przyznaje jej kontyngenty importowe na papier i wyroby, obuwie gumowe i inne artykuły, a jednocześnie zapewnia Turcji wolny

wwóz na rynek fiński. Umowa została zawarta w myśl zasady wyrównania bilansu płatniczego. Przydział dewiz za towary fińskie został przez Turcję zagwarantowany.

WĘGRY. Zawarty w maju 1933 układ kontyngentowy czechosłowacko-węgierski ustalający wymienne kontyngenty eksportowe na 29.000 świń węgierskich za 20.000 wagonów czeskiego drzewa opałowego na r. ub. obustronnie nie został w pełni wykorzystany. Węgrom pozostaje jeszcze do wywozu około 6.000 szt. świń, co częściowo przypisać należy niemożności zużycia kontyngentów w miesiącach zimowych, Czechom natomiast pozostaje jeszcze 6.000 wagonów drzewa do eksportu do Węgier, przyczem część tego kontyngentu zamieniono na kopalniaki, drzewo okrągłe i węgiel drzewny.

W tym stanie rzeczy Węgrzy zaproponowali rządowi praskiemu przedłużenie terminu ważności umowy kontyngentowej do końca lutego br. Do czasu rozstrzygnięcia tego wniosku termin wykorzystania wzajemnych kontyngentów został przedłużony, narazie bezterminowo przy równoczesnem utrzymaniu umownych stawek celnych.

WŁOCHY. Według pozycji 206 taryfy celnej włoskiej cło na szynki w puszkach wynosi 240 lirów od 100 kg., do cła powyższego dochodzi jeszcze opłata za badanie weterynaryjne 8 lirów od 100 kg. netto i podatek importowy w wysokości 2,50 proc. Przy imporcie wymagane jest świadectwo pochodzenia i świadectwo weterynaryjne. Z dniem 22 stycznia 1934 r. weszły w życie zwyżki cła na maszyny do szycia (poz. 426). wozy ciężarowe (poz. 520), podwozia i ich części (poz. 521), motory spalinowe do wozów ciężarowych (pozycja 522), części wozów ciężarowych (pozycja 523), szkło (pozycja 584), brom (poz. 669), obuwie gumowe (poz. 892) i kapelusze męskie (poz. 893.) Pozatem uległo zmianie cło na masło, które wynosi obecnie: od masła świeżego — 500 lirów, od topionego lub solonego — 540 lirów od 100 kg.

Na skutek ograniczenia importu towarów włoskich do Francji odpowiedział rząd włoski tem samem, wprowadzając reglamentację importu całego szeregu towarów francuskiego pochodzenia. Z ważniejszych wymienić należy: przędzę i wyroby konopne, maszyny rolnicze, koks, kwiat saletrzany, żelatynę, berety filcowe, drożdże, nasiona, jelita, wyroby szklane, meble, mydło, skóry, wyroby kuśnierskie, zabawki itp.

„Gazzeta Ufficiale" Nr. 12 z dnia 16. 1. br. ogłasza dwa dekrety ministra finansów wydane w porozumieniu z ministrem korporacyj. Pierwszy z powyższych dekretów rozciąga system pozwoleniowy na następujące artykuły przywożone z Francji i Algierji: świeże oliwki, przędza lniana zwyczajna, tkaniny lniane, maszyny — narzędzia w całości. maszyny rolnicze, maszyny papiernicze, maszyny dla przemysłu graficznego, koks, nitrat, klej rybny, skóry garbowane wymienione w poz. 824, berety, półkoszulki. szpilki do włosów, drożdże, nasiona nieoleiste, jelita solone. Drugim dekretem zostały ustanowione nieproporcjonalnie wysokie opłaty od pozwoleń przywozu dla szeregu artykułów przywożonych z Francji i Algieru, jak np. od 12 ryb świeżych 200 lir., przędzy bawełnianej w poz 187 lir. 600, tkanin wełnianych poz. 221—224 lir 2.000 etc.

SPRAWY TARYFOWE

DO CZESKOSŁOWACKO - POLSKIEJ TARYFY PORTOWEJ

wydano z ważnością do 1 marca br. Dodatek II. zawierający następujące nowe taryfy artykułowe:

W obu kierunkach na krochmal i kredę, w kierunku do portów na kable, biel ołowianą i cynkową, pojazdy i ogłoszone już w drodze osobnych publikacyj na naftalinę i potaż, w kierunku od portów na drzewo zamorskie i minerały zawierające bor.

Dotychczasowe taryfy artykułowe na oleje i tłuszcze oraz przędzę uległy przeróbce i objęły oba kierunki.

Ponadto włączono do wielu taryf artykułowych nowe towary i relacje.

Ważnem jest postanowienie, dozwalające kompletowanie wagonów zbiorowych na przesyłki portowe przesyłkami przewożonemi do i z portów bez dalszego wzgl. uprzedniego przewozu morzem, wprowadzone na wzór analogicznych przepisów, obowiązujących w komunikacji z portami niemieckiemi i adrjatyckiemi.

NOWA POLSKO - RUMUŃSKA TARYFA PORTOWA.

Nowa polsko - rumuńska taryfa portowa wyprzedziła wszystkie nowe taryfy związkowe z Rumunją, opracowywane od czasu wprowadzenia nowej taryfy wewnętrznej rumuńskiej 1 czerwca 1933 r. przez koleje niemieckie, czechosłowackie, austrjackie i węgierskie. Taryfa ta wyszła z ważnością od 1 lutego 1934 r. w dwóch odrębnych zeszytach, Część I i II.

Część I zawiera specjalne postanowienia do KMT, postanowienia taryfowe ogólne, zasady obliczania przewoźnego wogóle, przy ładunkach zbiorowych, przy przewozie towarów w wagonach otwartych i krytych, pod oponami, postępowanie z przyborami ładunkowemi od ciepła i zimna, postanowienia specjalne na przewóz pojazdów, przedmiotów rozmiarów niezwykłych, towarów ładowanych zsypem i w wagonach specjalnych, stosowania ulg refakcyjnych, opłat dodatkowych i miejscowych oraz postanowienia szczególne dla niektórych stacyj rumuńskich.

Taryfa Część II zawiera narazie taryfy artykułowe na towary różnego rodzaju (narazie tylko do Rumunji), zboże, nasiona strączkowe, nasiona oleiste, drzewo, celulozę, mięso, śledzie, jaja, skóry, mączkę kostną, wyroby młynarskie, otręby, makuchy, melasę, wytłoki buraczane, rudę manganową, oleje mineralne, farby, surowce i wyroby włókiennicze, szmaty, maszyny i aparaty.

Stawki opłat przewozowych tej taryfy ustalone są w jednostkach taryfowych, przerachowywanych przy opłacie przewoźnego po 5.9244 groszy wzgl. 1.145 lei na waluty krajowe.

W dalszym ciągu opracowywane i wydawane będą dalsze taryfy artykułowe do tej taryfy.

Reekspedycja nie będzie stosowaną w ramach tej taryfy, jak na zasadzie poprzedniej.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE i EKSPORTOWE

FIRMY, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma niemiecka poszukuje dostawców rogów. R/2481/66/Gi.

Firma angielska pragnie zakupić sita włosiane. R/1682/27/Gi.

Firma francuska interesuje się importem cebulki małej do suszenia, oferty cif Marsylja. R/2041/36/Pi.

Firma niemiecka prosi o oferty na 300 ton cebuli, wielkość 48—70 mm — opakowanie nowe, jutowe worki à 50 kg., ceny cif Gdynia względnie fob Hamburg. R/1659/25/Pi.

Firma tuniska interesuje się szeregiem artykułów, jak szkła do lamp naftowych, szkło stołowe, wyroby z fajansu, zabawki dziecinne, naczynia żelazne emaljowane, wiadra z galwanizowanego żelaza, obuwie gumowe, guziki, wstążki, przędza bawełniana, jedwab sztuczny i prawdziwy, suszone owoce. R/2050/3R/Sz.

Firma egipska poszukuje dostawców szkieł do lamp. 1626/63/Sz.

Firma w Capetown, prowadząca detaliczny handel galanterją, poszukuje dostawców wykwintnych drobiazgów, lamp, bronzów, wyrobów majolikowych i t d. 213/64/Sz.

Firma węgierska pragnie zakupywać wszelkiego rodzaju materjały budowlane. 431/4N/Sz.

Firma norweska poszukuje dostawców wyrobów fajansowych, ceramicznych, jak również haftów ręcznych. 2186/54/Sz.

Firma turecka obejmie przedstawicielstwo wyrobów dyktowych, fornierowych i parkietowych. P/1722/40/Ba.

Firma niemiecka poszukuje źródeł nabycia smoły drzewnej. P/1828/47/Ba.

Firma angielska nawiąże kontakt z polskimi eksporterami tartego drzewa bukowego służącego do wyrobu kijów do krzeseł ogrodowych i leżaków. P/1827/40/Ba

Firma holenderska poszukuje źródła nabycia orzechowych fornierów, desek dębowych, fryzów i nóg stołowych dębowych w nieobrobionym stanie. P/1988/40Ba.

Firma angielska interesuje się importem z Polski świec. P/1710/42/Ba.

Firma rumuńska obejmie przedstawicielstwo fabryk materjałów izolacyjnych. P/2179/50/Ba.

Firma chilijska poszukuje źródła nabycia dykt i fornierów. P/2524/40/Ba.

Firma w Teheranie pragnie importować farby anilinowe. P/1924/47/R.

Firma rumuńska interesuje się importem płótna i papieru do oprawy książek. P/1482/49/R.

Firma rumuńska interesuje się importem wstążek do maszyn drukarskich i drutu do spawania zeszytów. P/1482/49/R.

Firma belgijska E. Demuyter — Bruxelles, 54, Rue du Grand Hospice, utrzymująca ścisłe stosunki ze sferami przemysłowemi i handlowemi Belgji, pragnie znaleźć odpowiednich przedstawicieli w Polsce dla sprzedaży następujących artykułów produkcji belgijskiej. Tekstylja — tkaniny lniane, wełniane, jedwabne. bawełniane. Przemysł metalurgiczny — surowce metali, produkcja metalurgji itd. Ceramika — szkła, skóry, produkty chemiczne. Firma jednocześnie stawia do dyspozycji importerów polskich swój aparat handlowy dla stałych zakupów na rynku belgijskim.

WYSTAWY I TARGI

TARGI BRYTYJSKIE.

W dniu 19. bm. rozpoczynają się w Londynie i Birminghamie doroczne Targi Brytyjskie. Impreza ta, która od kilku lat nabiera coraz większego znaczenia i coraz się rozszerza, w roku bieżącym ze względu na wyraźnie zaznaczające się niemal we wszystkich dziedzinach polepszenie sytuacji gospodarczej Wielkiej Brytanji, zapowiada się bardzo interesująco.

Zarząd Targów Brytyjskich wszystkim przybywającym w celu ich zwiedzenia z zagranicy udziela szereg daleko idących ulg i udogodnień. Towarzystwo Okrętowe podtrzymujące regularną komunikację między Gdynią a Londynem i Hull udzielą podróżującym na Targi ulg przy zakupie kart okrętowych. Wchodzi tu w pierwszym rzędzie Polsko-Brytyjskie T-wo Okrętowe, a następnie Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka. W dniu 15. bm. odpływa do Londynu statek Polsko-Brytyjskiego T-wa Okrętowego „Premjer“. Powrócić można statkiem „Baltonia“ dnia 7 marca. Koszt przejazdu w obie strony łącznie z utrzymaniem wynosi £ 10.13.4, czyli około zł 295.

RUCHOMA WYSTAWA PRÓB I WZORÓW NA BLISKIM WSCHODZIE.

Zostały ostatecznie ustalone terminy przebywania Ruchomej Wystawy prób i wzorów na Bliskim Wschodzie w następujących miastach: Aleksandrja — Pałac hr. Zogheb'a ul. Foud'a od 8 marca do 16 marca 1934 r. Kair — Towarzystwo Przyjaciół Sztuki — 28 marca do 9 kwietnia 1934 r. i wreszcie w Tel-Aviv od 26 kwietnia do 26 maja 1934 r. w Centralnym Pawilonie Polskim na Targach Lewantyńskich.

KOMUNIKATY

OBRADY ZARZĄDU GŁÓWNEGO ZWIĄZKU TOW. KUPIECKICH NA POMORZU.

W dniu 8 lutego 1934 r. odbyło się w Grudziądzu pierwsze w roku bieżącym plenarne posiedzenie Zarządu Głównego pod przewodnictwem Prezesa Związku p. Marchlewskiego, przy licznym udziale członków z całego Pomorza.

Na wstępie Prezes Związku scharakteryzował sytuację gospodarczą oraz zdał sprawozdanie z prac wykonanych za okres ubiegły. Następnie przyjęto do wiadomości re-

zultat akcji podniesienia rabatów od wyrobów monopolowych. Najwięcej widoków realizacji daje Monopol Spirytusowy na skutek osobistej interwencji Prezesa Związku u p. Dyr. Monopolu Kulskiego, który przyrzekł z końcem marca r. b. wnioski Związku w granicach możliwości uwzględnić. Z zadowoleniem wysłuchano sprawozdania z akcji przejęcia państwowych hurtowni spirytusowych przez kupiectwo — dzięki pomocy Związku otrzymali te hurtownie niemal wyłącznie kupcy pomorscy. W zakresie podniesienia rentowności przedsiębiorstw handlowych zatwierdzono memorjały do władz centralnych w sprawie obniżenia stopy dyskontowej przez banki od pożyczek i obniżenia wygórowanych opłat telefonicznych.

Sprawozdanie finansowe zdał nowy skarbnik Związku p. Karol Piątkowski. Sprawozdanie jednomyślnie zatwierdzono.

Następnie uchwalono odbyć Zjazd Rady Związkowej w dniu 11 marca rb. w Grudziądzu dla sprawozdania półrocznego oraz omówienia spraw ogólno-organizacyjnych.

Z REJESTRU HANDLOWEGO I MARYNARKI HANDLOWEJ

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 215 przy firmie. Polska Centrala Importu Kawy, Sp. Akcyjna w Gdyni, dnia 7 listopada 1933 dopisano:

Przedmiotem przedsiębiorstwa jest handel wszelkiego rodzaju towarami eksportowanemi i importowanemi do polskiego obszaru celnego, w wykonaniu którego to zadania spółka zajmować się będzie między innemi:

a) importem kawy, herbaty, kakao i innych zbliżonych towarów i sprzedaż ich w obrębie polskiego obszaru celnego, oraz reeksportem do krajów ościennych;

b) organizacją bezpośredniego importu powyższych towarów do Polski;

c) organizacją handlu powyższych towarów i rozszerzaniem rynku ich zbytu między innemi przez prowadzenie składów konsygnacyjnych w portach polskiego obszaru celnego;

d) eksportem wszelkiego rodzaju towarów polskich zagranicę, ze szczególnem uwzględnieniem kompensacji do krajów pochodzenia powyższych towarów;

e) udziałem w organizacjach i przedsiębiorstwach, zajmujących się eksportem.

Otwarto oddział w Warszawie. Uchwałą Walnego Zgromadzenia z 27 czerwca 1933 zmieniono brzmienie § 3 statutu w odniesieniu do przedmiotu przedsiębiorstwa, § 12 w odniesieniu do liczby i składu rady nadzorczej, § 14 w odniesieniu do oznaczenia osób, uprawnionych do przewodniczenia naradom rady nadzorczej, § 15 w odniesieniu do składu zarządu, § 17 w odniesieniu do liczby członków zarządu niezbędnej do ważności uchwał zarządu oraz zniesienia ograniczenia zarządu w sprawie powołania prokurentów, oraz powiększono skład zarządu przez powołanie do niego Edwarda Kikolskiego z Warszawy, Grójecka 45 i Adama Steinborna z Warszawy. Piusa 22

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A. pod Nr. 188 dnia 12 grudnia 1933 wpisano firmę: Dom Bankowy Dr. Józef Kugel i Ska, Spółka Komandytowa w Gdyni. Osobiście odpowiedzialnym wspólnikiem jest Dr. Józef Kugel z Gdyni. Spółka rozpoczyna działalność z dniem 1 stycznia 1934 r. Do spółki wstąpił jeden komandytarjusz.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A. pod Nr. 189 dnia 20 grudnia 1933 wpisano firmę: Gdyński Przemysł Rybny Nordia-Hawe, Klein i Krakowski w Gdyni. Wspólnikami firmy są: Emanuel Klein, kupiec w Bielsku i Adolf Krakowski, kupiec w Gdyni. Jawna spółka handlowa. Spółka rozpoczęła swe czynności 5 października 1933 r.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A. pod Nr. 190 dnia 22 grudnia 1933 wpisano firmę: Polsko-Skandynawski Import Śledzi, Gerstel i S-ka, Spółka Komandytowa w Gdyni. Właścicielami firmy są: Cyna Hirschberg i Leon Gerstel, obaj kupcy z Gdyni. Spółka rozpoczyna swą działalność z dniem wpisu do rejestru handlowego. Do zastępstwa spółki są wyłącznie upoważnieni kolektywnie wspólnicy Cyna Hirschberg i Leon Gerstel.

Do spółki wstąpiło dwóch komandytarjuszy.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A. pod Nr. 187 dnia 27 listopada 1933 wpisano firmę: „Ocean". Przetwórnia oraz Handel Ryb i Śledzi — A. Majerczyk i S-ka w Gdyni. Wspólnikami firmy są: Abraham Samuel Majerczyk, Mejłach, Mandelbaum, kupiec w Gdyni i Abram Szeskin, kupiec w Gdyni. Jawna spółka handlowa. Spółka rozpoczęła swe czynności 1 listopada 1933. Do zastępstwa spółki są upoważnieni wszyscy wspólnicy łącznie.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 256 dnia 7 października 1933 wpisano firmę: Mechaniczna Cegielnia B. Nowacki i Sp., Spółka z ograniczoną poręką w Gdyni. Przedmiotem spółki jest produkcja cegły. Kapitał zakładowy spółki wynosi 20.000 zł. Kierownikiem spółki jest Bolesław Nowacki, przemysłowiec z Gdyni. Prokury udzielono Kazimierzowi Pawlikowskiemu, bankowcowi z Warszawy. Umowę spółkową zawarto dnia 14 lutego 1928. Do podpisywania pism, względnie aktów publicznych w imieniu spółki jest upoważniony tak kierownik jak i prokurent, a to każdy z osobna.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym oddział B. pod Nr. 213 przy firmie J. Isler & Cie, Spółka z ograniczoną poręką w Gdyni, dnia 9 grudnia 1933 dopisano:

Uchwałą Walnego Zebrania wspólników z dnia 13 listopada 1933 zmieniono § 8 umowy spółkowej, iż dalszymi kierownikami spółki ustanowiono Wilhelma Weissa, kupca w Gdyni, oraz Ozjasza Oskara Islera, kupca w Gdyni. Do zastępowania spółki uprawnieni są: Dr. Jakób Isler łącznie z jednym z pozostałych kierowników, a Wilhelm Weiss łącznie z Ozjaszem Oskarem Islerem.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym wpisano dzisiaj pod liczbą 152 co następuje:

Stanisław Słomowicz, Kaczory, właścicielka Anna Słomowicz. Stanisławowi Słomowiczowi, kupcowi w Kaczorach udzielono prokury.

Chodzież, dnia 2 stycznia 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 255 dnia 4 października 1933 wpisano firmę: Aukcje Owocowe w Gdyni, Spółka z ograniczoną poręką. Siedzibą spółki jest Gdynia. Przedmiotem spółki jest:

1) prowadzenie handlu hurtowego owocami świezemi i suszonemi, warzywami i innemi pokrewnemi artykułami kolonjalnemi, jakoteż eksploatacja składów portowych;

2) prowadzenie przedsiębiorstwa aukcyjnego dla tych samych pod 1) wymienionych towarów;

3) prowadzenie przetwórstwa tychże towarów;

4) zorganizowanie najpóźniej do dnia 31 grudnia 1933 pod tą samą firmą „Aukcje Owocowe w Gdyni", spółki akcyjnej o kapitale akcyjnym 1.000.000 złotych, względnie przygotowanie podwyższenia kapitału zakładowego niniejszej spółki z ograniczoną poręką do tej samej sumy. Kapitał zakładowy spółki wynosi 100 000 złotych. Kierownikami spółki są: Ignacy Gerner, kupiec z Krakowa, Szymon Goldfarb, kupiec z Warszawy, Jakób Kohn, kupiec ze Lwowa, Dawid Lanter, kupiec ze Lwowa i Abraham Urbach, kupiec z Katowic.

Umowę spółkową zawarto 27 września 1933. Spółkę zastępują i za spółkę podpisują dwaj kierownicy łącznie. Organem spółki jest „Monitor Polski".

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich pod Nr. 93 dnia 29 września 1933 wpisano kuter żaglowo-motorowy „Starnia" o międzynarodowym sygnale odróżniającym P. B. K. N. Wymiary statku są następujące: długość — 15,39 m. największa szerokość — 4,84 m, głębokość — 2,00 m. pojemność brutto — 28,52 tonn rejestrowych, pojemność netto 8,33 tonn rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1929 w Rönne Borholm. Właścicielem statku jest Morski Instytut Rybacki. Stowarzyszenie zapisane w Warszawie. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich pod Nr. 92 dnia 29 września 1933 wpisano kuter żaglowo-motorowy pod nazwą „Ewa" o międzynarodowym sygnale odróżniającym P. B. K. M. Wymiary statku są następujące: długość — 16.32 m., największa szerokość — 5,15 m., głębokość — 1,91 m, pojemność brutto — 28.88 tonn rejestrowych, pojemność netto — 9,87 tonn rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1929 w Fredertkssund. Właścicielem statku jest Morski Instytut Rybacki. Stowarzyszenie zapisane w Warszawie. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właścicieli zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich pod Nr. 94 dnia 22 listopada 1933 wpisano kuter motorowy rybacki pod nazwą „Gdy 55". Wymiary kutra są następujące: długość — 14,4 m, największa szerokość — 4,61 m, głębokość 1,42 m, pojemność brutto — 17,95 tonn rejestrowych, pojemność netto — 7,88 tonn rejestrowych. Kuter został zbudowany w roku 1931 w Gdyni przez Franciszka Letkiego. Właścicielami kutra są: rybak Edward i Agnieszka z domu Janulewicz małżonkowie Krüger, obywatele polscy, oboje z Gdyni. do idealnej połowy. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właścicieli zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni.

Czesko-Polskie Towarzystwo Transportowe
Sp. z o. odp.
Telefony 20-90; 2095 **w GDYNI** Świętojańska 62

Załatwia wszelkie czynności w zakres ekspedycji międzynarodowej wchodzące. Specjalność transporty czechosłowackie

Płaszcze, ubrania oraz wszelkie artykuły męskie

poleca w wielkim wyborze

K. TURZYNSKI

GDYNIA, ul. Św. Jańska 9

Tel. 1593 Tel. 1593

Kapelusze „Goepperta" i „Hückla"

UWAGA!

Niniejszem zawiadamiamy firmy przechowujące towary w Chłodni Portowej w Gdyni, że w dniu 5 lutego r. b. miał miejsce pożar w nowobudujących się piętrach chłodni, który do starego gmachu chłodni, gdzie są przechowywane towary, zasadniczo się nie przedostał.

Wobec tego, że towary przechowywane w chłodni są ubezpieczone w jednem z towarzystw ubezpieczeniowych od ognia i jego skutków, wzywamy przeto zainteresowane firmy do obejrzenia towarów złożonych u nas do ich dyspozycji, celem ewentualnego zgłoszenia pretensyj wobec odnośnego towarzystwa ubezpieczeniowego, mającego swój oddział także w Gdyni. Obejrzenie towarów i zgłoszenie ewentualnych pretensyj winno się odbyć najpóźniej do dnia 28 lutego r. b., zaś ewentualne reklamacje zgłoszone po tym terminie uwzględniane przez towarzystwo ubezpieczeniowe nie będą. Podając powyższe do wiadomości zainteresowanych firm, prosimy we własnym interesie tych firm o ścisłe zastosowanie się do niniejszego. Jednocześnie podajemy do wiadomości, że ani urządzenia techniczne, ani budynek starej chłodni od pożaru nie ucierpiały, wobec czego chłodnia począwszy od dnia 6 lutego pracuje zupełnie normalnie.

CHŁODNIA I SKŁADY PORTOWE W GDYNI
Spółka z ogr. por.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

NUMER 4 12. II. 1934

IMPORT ŚLEDZI SOLONYCH PRZEZ GDYNIĘ.

W ostatnich czasach dochodzą odgłosy opinji kupieckiej z branży importu śledzi, świadczące o możliwościach zahamowania tak dobrze w roku 1933 zapoczątkowanego importu śledzi solonych przez Gdynię. Obawy te stoją również w związku z niewiadomym jeszcze wynikiem toczących się rokowań z Niemcami o zaprzestanie wojny celnej.

Narzekania polskich importerów śledzi solonych przez Gdynię dotyczą:

Nadmiernych kosztów z tytułu opłat stemplowych i podatkowych, oraz związanych z dozorem celnym, opłatami brzegowemi, wysokich kosztów przewozu kolejowego, wysokich kosztów składowego w magazynach tranzytowych i chłodni, niewyjaśniona sytuacja polskich towarzystw połowu śledzi na Morzu Północnem (Mopol—Mewa.)

W stosunku do firm osiedlonych w Gdańsku, importowe firmy w Gdyni są w gorszem położeniu ze względu na opłaty stemplowe, których tam się nie opłaca. Tak np. przy transakcji kupna gotówkowego 10 tysięcy beczek a 100 zł, trzeba opłacić 2 promille faktury zagranicznej i tyle samo na rachunkach dla odbiorców krajowych co w sumie daje kwotę 5,060 zł. Przy kupnie kredytowem trzeba wypełnić weksle raz dostawcy zagranicznemu, a drugi raz odbiorcy w kraju, co razem wynosi 7.590 zł. Istnieje przeto możliwość przejawienia tendencji przeniesienia biur firm tutejszych do Gdańska, a korzystania w Gdyni tylko ze składów.

Na koszta dozoru celnego składają się opłaty na rzecz Hali i Chłodni Rybnej za zwrot wydatków (dwa tysiące złotych opłaca się kwartalnie dozór celny w godzinach normalnych.) Obciąża to jedną beczkę w sumie około 15 groszy. Godziny nadliczbowe liczą się od 17-tej, czyli w czasie kiedy jest ruch w magazynach b. ożywiony, a dodatkowe te koszta obciążają jedną beczkę też do 15 groszy.

Oprócz tego firmy muszą każdorazowo stemplować wszelkie wnioski do Urzędu Celnego po 5,50 zł od podania, płacąc również osobno za konwój w porcie z jednego magazynu do drugiego. Wydatki takie jako nieprzewidziane utrudniają normalną kalkulację.

Opłaty brzegowe wynoszą dla śledzi solonych jeden złoty od tony, czyli 18 groszy od beczki i są uważane jako za wysokie, zwłaszcza przy tranzycie.

Przewóz kolejowy przy ładunkach wagonowych wynosi dla odległości Warszawa—Wilno od 6 do 12 złotych od beczki. Jak to działa hamująco na rozwój importu przez Gdynię świadczy fakt zaopatrywania się Wilna w śledzie solone ze składów portów Łotwy, czy Estonji o czem decydują również koszta przewozu kolejowego.

Ruch zaś tranzytowy śledzi solonych przez Gdynię do Czechosłowacji czy Rumunji wzmógłby się znacznie w razie obniżenia odpowiednio taryfy kolejowej.

W zwykłych magazynach tranzytowych w porcie rybackim w Gdyni oprócz kosztów celnych o których była mowa, opłaca się miesięcznie 30 groszy od beczki 1/1, co uważane jest za zbyt wysokie obciążenie, zwłaszcza przy dłuższem składowaniu tanich gatunków śledzi norweskich i islandzkich.

Opłata w Chłodni Rybnej uzależniona jest od wysokich kosztów prądu elektrycznego i od niekorzystnych warunków eksploatacji maszyn chłodniczych, które mogłyby obsługiwać kilkakrotnie większe pomieszczenia składowe. Budowa specjalnej „Chłodni Śledziowej" obsługiwanej przez te same maszyny obniżyłaby znacznie koszta składowego.

Wysokie opłaty za składowanie śledzi solonych w magazynach zwykłych i w Chłodni Rybnej mogą spowodować przeniesienie się składowania do tanich magazynów i chłodni w Hamburgu, Szczecinie i Królewcu. Magazyny w tych portach niemieckich są niezapełnione i celem zdobycia ładunków obniżą i tak już niskie swe opłaty za składowanie. Te same obawy wypowiadają też sfery śledziowe w Gdańsku, ponieważ zaobserwowano zamawianie towaru przez polskich kupców via Hamburg, gdzie śledzie będą składowane, a do Gdyni przychodzić będą tylko celem przeładowania z okrętu na wagony.

Ostatnie zarządzenia w stosunku do Towarzystw Połowu Śledzi na Morzu Północnem, „Mopolu" i „Mewy", wnosi też zamieszanie na rynku śledziowym w Gdyni.

Zestawiając odgłosy firm zainteresowanych w sprawie importu śledzi solonych przez Gdynię, trzeba pamiętać, że import ten jest tą tak bardzo pożądaną drobnicą dla portu w Gdyni, drobnicą dającą wszechstronne korzyści jak:

Nawiązanie przez kupców polskich stosunków bezpośrednich z dostawcami zagraniczne-

mi i wyzwolenie się że zbędnego poprzedniego pośrednictwa.

Dochody portu z zawijania statków z ładunkami śledzi.

Dochody kolei polskich tak z przesyłek krajowych, a zwłaszcza tranzytowych. Dochody firm importowych i spedycyjnych zatrudniających wielu pracowników fizycznych i umysłowych w związku z importem śledzi solonych. Dochody magazynów i chłodni i dalsza ich rozbudowa, co jest jednoznaczne z wykorzystaniem pełnem terenów portowych i uprzemysłowieniem Gdyni.

Z tych to wszystkich powodów zagadnienia pobieżnie tu tylko naszkicowane są bardzo aktualne i wymagają bliższego niemi zajęcia się.

K R O N I K A

POŁOWY RYB MORSKICH W STYCZNIU 1934 R. Ogółem złowiono w styczniu 1.820,610 kg o wartości 314,714 zł. Jak wielki jest to postęp w stosunku do połowów za nie tak dawne lata poprzednie przekonać się można porównując ilość złowionych ryb w jednym tylko miesiącu styczniu 1934 z ilością połowów całorocznych.

I tak złowiono ogółem w latach: 1925 — 1 497.000 kg, 1926 — 1.812,000 kg, 1927 — 1.787,000 kg, czyli mniej w poszczególnych tych latach jak w jednym miesiącu 1934 roku.

Podział połowów w styczniu na poszczególne gatunki ryb przedstawiał się następująco (w nawiasach cena za 1 kg w złotych):

Najwięcej łowiono szprotów bo 1,671.600 kg (0.12 zł) śledzi 123,190 kg (0,40 zł), dorszy 10,470 kg (0.40 zł), łososi 7,020 kg (7 zł), mały łosoś (mielnica) — 920 kg (2,40 zł), troć — 360 kg (6 zł), flądry 2,830 kg (0,50 zł), skarp (turbot) — 120 kg (1,20 zł), węgorze 2.950 kg (1,30 zł), kwapy 60 kg (0,60 zł), sieja 80 kg (1,60 zł), szczupaki 980 kg (1,60 zł), okonie 30 kg (0,80 zł).

Poszczególne ośrodki rybackie na wybrzeżu łowiły: Hel: 1,032,600 kg ryb o wartości 190,041 zł., Gdynia: 537,590 kg, — 75.536 zł. Miejscowości półwyspu od Jastarni do Wielkiej Wsi — 230,870 kg o wartości 37,988 zł. Od Chłapowa do granicy niemieckiej — 2,640 kg 1 179 zł., miejscowości nad Zatoką Pucką od Pucka do Obłuża — 16.910 kg — 9.970 zł.

Sprzedaż ryb złowionych w styczniu wykazała dalsze uniezależnianie się zbytu od odbiorców w Gdańsku, którzy zakupili zaledwie 7 procent połowu bo 114.320 kg o wartości 41,084 zł. Wędzarnie na wybrzeżu przerobiły 60% połowów czyli 1.078,590 kg — 138,689 zł., resztę sprzedano na rynku miejscowym 627,700 kg — 134,941 zł.

Tak więc pierwszy miesiąc w rybołóstwie morskiem przeszedł pod znakiem dobrych połowów i zupełnego pokrycia zapotrzebowania krajowego.

FABRYKI KONSERW WEWNĄTRZ KRAJU produkujące szproty w oliwie zakupują wędzone szproty w wędzarniach na terenie W. M. Gdańska i tylko nieznaczne ilości zamawiają w wędzarniach polskich na wybrzeżu.

Roczna produkcja tych fabryk (19 fabryk) wynosi 5.047.300 puszek po pół kilograma, czyli jest to już bardzo poważny odbiorca poławianych u nas szprotów, a szkodliwa dla naszego przemysłu rybnego polityka polskich fabryk konserw należących do Związku Polskiego Przemysłu Konserwowego uledz powinna zmianie, zwłaszcza, że fabryki te korzystają z szeregu ulg w zakresie oliwy, puszek konserwowych itp.

PORT RYBACKI W GDYNI W MIESIĄCU STYCZNIU 1934 ROKU. Pierwszy miesiąc w tym roku wykazał ciągły rozwój i aktywność portu rybackiego w Gdyni, gdzie życie handlowo-przemysłowe skupia się przy Hali i Chłodni Rybnej, przy Magazynach Tranzytowych dla śledzi solonych oraz przy nowopowstałych wędzarniach.

W tym miesiącu nasi rybacy tylko dwadzieścia dni łowili szproty, a jedenaście dni odpada na soboty, niedziele i dnie burzliwej pogody, kiedyto rybacy nie wyjeżdżali na połowy. W tych 20 dniach dowieziono do portu rybackiego 556,450 kg szprotów czyli przeciętnie dziennie 28 ton przywoziło 18 kutrów.

Cena na szproty uległa tylko nieznacznym wahaniom i wynosiła przeciętnie 12 zł. za sto kilo, czyli była trzykrotnie wyższą od cen w roku poprzednim, co świadczy o podniesieniu się dochodowości połowów naszych rybaków, spowodowane rozwojem przemysłu rybnego (wędzarń) na terenie portu rybackiego.

Przywóz ryb z zagranicy wyniósł ogółem 3.577 ton ryb przywiezionych na 19 statkach. I tak siedem statków przywiozło z Holandji 1.584 ton śledzi solonych w beczkach z polskich połowów na Morzu Północnem (z tego 34 statki Żeglugi Polskiej, jeden frachtowany niemiecki dwa holenderskie). Śledzi solonych importowanych przywiozło siedem statków w ilości 1.149 ton. (Z tego dwa statki z Anglji. z Norwegji, jeden z Danji).

Śledzi zamrożonych i świeżych przywieziono 794 ton na pięciu statkach z Norwegji, mające oprócz tego 50 ton różnych towarów (mączki rybnej, konserw, tranu)

Widzimy, że w dowozie okrętowym z zagranicy przeważają śledzie solone z polskich połowów na Morzu Północnem i w styczniu uruchomiono dwa nowe magazyny w porcie rybackim o powierzchni 1.500 m².

Śledzie solone importowane złożono w dwu Magazynach Tranzytowych o powierzchni 3.500 m² oraz na placu i w hali licytacyjnej co daje dalsze 1,500 m². Wobec przepełnienia tych magazynów odczuwa się dotkliwy brak dalszych magazynów, które na podstawie dotychcza owych wyników eksploatacji są magazynami rentownemi.

Śledzie zamrożone i świeże korzystają z Chłodni Rybnej bez czego nie możnaby myśleć o prowadzeniu importu tych ryb.

Z portu rybackiego wysłano w styczniu ogółem 270 wagonów, z czego tranzytem do Czechosłowacji (śledzie świeże w lodzie i zamrożone) i do Rumunji (śledzie solone) wyszło 20 wagonów, do Gdańska śledzi solonych 16 wagonów, do kraju 234 wagonów.

Jeżeli chodzi o podział wagonów wedle towaru to na śledzie solone w beczkach przypada 170 wagonów (64 wagony polskie połowy, 106 wagonów śledzie importowane) Na śledzie świeże w lodzie i zamrożone wypada 68 wagonów z czego 12 tranzytowych do Czechosłowacji. Na szproty z połowów polskich zużyto 30 wagonów z czego 14 wagonów świeże szproty w lodzie a 16 wagonów na szproty uwędzone.

Oprócz tego był dość silny ruch transportowy samochodami i końmi zwłaszcza przy szprotach.

Tak więc port rybacki jest jednym z najbardziej ożywionych punktów portu w Gdyni, dających wyraz pomyślnego rozwoju tej dziedziny gospodarczej.

RUCH W PORCIE RYBACKIM W GDYNI nie traci nic na swem sezonowem ożywieniu. W czasie od 30-go stycznia do 7 lutego przybyło do portu sześć statków ze śledziami solonemi, świeżemi i mrożonemi. Odeszło z portu rybackiego siedemdziesiątdziewięć wagonów, z czego 10 tranzytem, 24 z rybami świeżemi i wędzonemi z polskich połowów, a 45 ze śledziami solonemi.

DOWÓZ SZPROTÓW DO PORTU RYBACKIEGO W GDYNI utrzymuje się na poziomie około 50 ton dziennie, za wyjątkiem soboty i niedzieli, w których to dniach rybacy nasi nie wyjeżdżają na połowy. W poniedziałek 5 lutego wyładowano przeszło 100 tysięcy kilo szprotów. Dzięki temu, że we wtorek i w środę (6 i 7 lutego) trwa burza i rybacy zaprzestali połowów, można było ten nadmiar szprotów sprzedać częściowo do wędzarń gdyńskich, częściowo do fabryk konserw wewnątrz kraju. Cena, która w poniedziałek z powodu nadmiaru szprotów spadła do 11,— zł. za sto kilo. podniosła się w środę znowu na poprzedni poziom 13,20 zł. za sto kilo.

POLSKIE WĘDZARNIE NA WYBRZEŻU NIE MOGĄ KONKUROWAĆ Z WĘDZARNIAMI GDAŃSKA przedewszystkiem z powodu płacenia wyższych cen za świeże szproty. Pozatem polskie wędzarnie nie korzystają z taniej soli przemysłowej, oraz szeregu ulg podatkowych, które posiadają wędzarnie pracujące na terenie W. M. Gdańska. Należy sądzić, że Polskie Zjedn. Rybaków Morskich w Gdyni, które ustala ceny na szproty świeże, zastosuje swą politykę do wymagań życiowych i obniży cenę szprotów do poziomu cen płaconych w Gdańsku.

ŚLEDZIE SOLONE Z POLSKICH POŁOWÓW NA MORZU PÓŁNOCNEM przywiozły statki Żeglugi Polskiej do portu rybackiego w Gdyni. Dnia 30 stycznia statek Sudsee (frachtowany statek niemiecki przez Żeglugę Polską w miejsce unieruchomionych polskich statków) beczek 1,631/1 oraz 811/2. Dnia 31 stycznia statek Chorzów 990/1 i 644/2.

ŚLEDZIE SOLONE IMPORTOWANE wyładowały w magazynach tranzytowych portu rybackiego w Gdyni: Statek Aage dnia 30 stycznia 372/1 oraz 252/2 śledzi Islandzkich z Kopenhagi. Statek Kivig złożył 1.913/1 beczek śledzi islandzkich z Islandji.

PIERWSZY TRANSPORT W R. B. ŚLEDZI ŚWIEŻYCH W LODZIE ZE SZWECJI przywiózł do chłodni rybnej kuter rybacki z Göteborga w ilości 700 skrzyń a 50 kg netto. Należy podkreślić, że import tych małych śledzików nie jest wprowadzony do Polski (16 sztuk na kilo) i ta próbna przesyłka doszła do skutku dzięki brakowi świeżych śledzi norweskich, których wysoka cena uniemożliwia zakup tych ryb. W ubiegłym tygodniu kupcy w Gdańsku sprowadzili również kilkaset skrzyń śledzików ze Szwecji, jednak na towar ten nie znaleziono nabywców.

Przywóz próbnego transportu śledzi świeżych w lodzie ze Szwecji świadczy o dużej ruchliwości polskich firm na terenie portu rybackiego w Gdyni.

IMPORT ŚLEDZI ZAMROŻONYCH Z NORWEGJI MIMO PEŁNEGO SEZONU przeżywa zastój wobec braku dostatecznych połowów. Ostatnio tylko jeden statek Jaederen w dniu 5 lutego wyładował w Chłodni Rybnej 620 skrzyń śledzi zamrożonych. Tak więc na okres postu zapowiada się zwyżka tych śledzi.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów - Dates of sailings

s/s	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
Śląsk	—	—	14. 2.	—	17. 2.
Poseidon	13. 2.	17. 2.	21. 2.	-	24 2
Cieszyn	20. 2.	24. 2.	28. 2.	—	3. 3

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 12./13. 2.
s/s Tiber — z Gdyni 26./27. 2.
s/s Skjold — z Gdyni 12./13. 3.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Minos	12. 2	17. 2.	14. 2.
Irene	19. 2.	24. 2.	21. 2.
Minos	26. 2.	3. 3.	28. 2.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 14. 2. — z Gdańska 17. 2
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 21. 2. — z Gdańska 24. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterranean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni 13. 2.
s/s Ingeborg — z Gdyni 27. 2.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 1[illegible]. 2. — z Gdańska 15. 2.
s/s Erna — z Gdyni 27. 2. — z Gdańska 1. 3.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 16. 2. — z Gdańska 15. 2.
s/s Santa Cruz — z Gdyni 23. 2. — z Gdańska 22. 2.
s/s Akershus — z Gdyni 2. 3. — z Gdańska 1. 3.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdyni 12. 2. — z Gdańska 10. 2.
s/s Luna — z Gdyni 17. 2. — z Gdańska 17. 2. (tylko do Bergen).
s/s Ursa — z Gdyni 26. 2. — z Gdańska 24. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.
Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Karlskrony (Carlskrona) — Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.
s/s Borgholm — z Gdyni 13. 2.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.
s/s Iwan — z Gdyni 6. 2. — z Gdańska 8. 2.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.
s/s Borgholm — z Gdyni 13. 2.

Do Królewca (Königsberg) — Libawy (Libau)

Bergenske Baltic Transports Ltd.
m/s Wilhelm Lühring — z Gdyni 12. 2. — z Gdańska 10. 2.
m/s Wilhelm Lühring — z Gdyni 19. 2. — z Gdańska 17. 2.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
s/s Minos — z Gdańska 14. 2.
s/s Irene — z Gdańska 24. 2.
s/s Minos — z Gdańska 3. 3.

Do Hamburga (Hamburg)

Polska Agencja Morska (PAM)
s/s Little Evy — z Gdyni 13. 2.
s/s Little Evy — z Gdyni 23. 2.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Birgit	—	—	13. 2.
Kaete	13. 2	17. 2.	20. 2.
Samland	17. 2.	20. 2.	24. 2.
Hermann	20. 2.	24. 2.	27. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów położonych nad Łabą.
Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterranean Ports and Elbe Ports.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 13. 2 — z Gdańska 16. 2.
s/s Śląsk — z Gdyni 20. 2. — z Gdańska 23. 2.
s/s Chorzów — z Gdyni 27. 2. — z Gdańska 2. 3.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska“ przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem“ i „Ludwig Kolberg“ odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Antwerpja czwartki i soboty	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Niobe		—	12. 2.	14. 2.
Vulcan		—	15. 2.	17. 2.
Butt	10. 2.	13. 2.	19. 2.	21. 2.
Fortuna		17. 2.	22. 2.	24. 2.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Tczew	13. 2.	16. 2	23. 2.
Śląsk	20. 2.	23. 2.	28. 2.
Tczew	27. 2.	2. 3.	9. 3.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 19. 2. — z Gdańska 21. 2.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Nereus — z Gdyni 12. 2. — z Gdańska 14. 2.
s/s Merope — z Gdyni 19. 2. — z Gdańska 21. 2.
s/s Theseus — z Gdyni 26. 2. — z Gdańska 28. 2.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Premjer — z Gdańska 13. 2. — z Gdyni 15. 2.
s/s Premjer — z Gdańska 27. 2. — z Gdyni 1. 3.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 20. 2. — z Gdyni 22. 2.
s/s Baltonia — z Gdańska 6. 3. — z Gdyni 8. 3.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 14. 2. — z Gdyni 15. 2.
s/s Lwów — z Gdańska 21. 2. — z Gdyni 22. 2.
s/s Lublin — z Gdańska 28. 2. — z Gdyni 1. 3.

Do Leith

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Majorca — z Gdyni 17. 2.
s/s Minorca — z Gdyni 24. 2.
s/s Helmond — z Gdyni 3. 3.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 13. 2. — z Gdańska 16. 2.
s/s Tiber — z Gdyni 27. 2. — z Gdańska 2. 3.
s/s Skjöld — z Gdyni 13. 3. — z Gdańska 16. 3.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Halfdan — z Gdyni 17/18. 2.
s/s Charkow — z Gdyni 17/18. 3.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iberia — z Gdyni i Gdańska 15/20. 2.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Dorrit — z Gdyni 26. 2.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Melilla — z Gdyni 12. 2 — z Gdańska 8. 2.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapel — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iberia — z Gdyni 17/20. 2. — z Gdańska 17/20. 2.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Erland — z Gdyni 18. 2. — z Gdańska 20. 2.
m/s Vikingland — z Gdyni 26. 2. — z Gdańska 27. 2.
Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanpenn — z Gdyni 17. 2.
s/s Scanstates — z Gdyni 28. 2.
s/s Cliffwood — z Gdyni 5. 3.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Aemryka

s/s Pułaski — z Gdyni 8. 3.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Pedro Christofersen — z Gdyni 21. 2.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Aura — z Gdańska 23. 2.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Atreus — z Gdyni 17. 2.
s/s City of Eastbourne — 10. 3.

Gdynia — Cape Town — Algoa Bay — Mossel Bay — Durban — East London — Laurenco Marqués

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Hammeren — z Gdyni 17. 2.

Cape Town, Fremantle, Adelaide, Melbourne, Sydney, Brisbane.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Triton z Gdyni 7. 3.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni
		s/s Scanstates 17. 2.
s/s Scanyork 17. 2.	13. 2.	s/s Scanyork 3. 3.
s/s Scanmail 2. 3.	28. 2.	16. 3.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko 24. 2.	s/s Kościuszko 8. 3

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Kościuszko 26. 2.	s/s Kościuszko 8. 3.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Poseidon	13. 2.	17. 2.	21. 2.	—	24. 2.
s/s Cieszyn	20. 2.	24. 2.	28. 2.	—	3. 3.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
s/s Kaste	13. 2.	17. 2.	20. 2.
s/s Samland	17. 2.	20. 2.	24. 2.
s/s Hermann	20. 2.	24. 2.	27. 2.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Cieszyn 17. 2.
z Rotterdamu — s/s Chorzów 24. 2.
z Rotterdamu — s/s Śląsk 3. 3.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Antwerp	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Vulcan		10. 2.	15. 2.	17. 2.
Butt	10. 2.	13. 2.	19. 2.	21. 2.
Fortuna		17. 2.	22. 2.	24. 2.
Egeria		20. 2.	26. 2.	28. 2.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Cieszyn 14. 2.
z Antwerpji — s/s Śląsk 28. 2.
z Antwerpji — s/s Tczew 23. 2.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Irene	15. 2.	19. 2.	21. 2.	24. 2.
Minos	22. 2.	26. 2.	28. 2.	3. 3.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Premjer			13. 2.
s/s Premjer	22. 2.	25. 2.	27. 2.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	15. 2.	19. 2.	20. 2.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lwów	13. 2.	18. 2.	21. 2.
s/s Lublin	22. 2.	28. 2.	28. 2.
s/s Lwów	1. 3.	4. 3.	7. 3.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi z Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Przyjazd Gdańsk/Gdynia
m/s Tortugas					17. 2.
m/s Rydboholm			20. 1.		2. 3.
s/s Tugela	20. 1.	29. 1.	3. 2.		10. 3.
m/s Stureholm		17. 1.	30. 1.		8. 3.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	Przyjazd Gdynia	Gdańsk
par. Bore IX				14. 2.	16. 2.
par. Navigator	26. 1.	22. 1.	23. 1.	24. 2.	26. 2.
par. Bore VIII	12. 2.	14. 2.	16. 2.	15. 3.	17. 3.

Lewant — Gdynia/Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

m/s	Termin wyjścia Pireus	Istanbul	Izmir	Beurouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia—Gdańsk
Vikingland	12. 1.	17. 1.	—	20. 1.	25. 1.	—	1. 2.	18. 2.
Blaland	26. 1.	28. 1.	2. 2.	2. 2.	—	12. 2.	—	4. 3.
Hemland	31. 1.	3. 2.	—	8. 2.	12. 2.	—	22. 2.	13. 3.
Nordland	14. 2.	16. 2.	—	19. 2.	25. 2.	5. 3.	—	24. 3.
Gotland	27. 2.	—	4. 3.	—	8. 3.	15. 3.	—	4. 4.

Morze Śródziemne — Marsylja, Zachod. Włochy, Bari, Sycylja

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Termin wyjścia Marsylia	Genua	Livorno	Syrakuzy	Catania	Messina	Palermo	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia—Gdańsk
par. Calabria	—	10. 2.	—	—	16. 2.	17. 2.	20. 2.	10. 3.

Japonja — Filipiny — Chiny — Półn. Malakka — Gdynia

Polska Agencja Morska (PAM.)

s/s Perseus — odjazd z Singapore 1. 2. — przyjazd do Gdyni 13. 3.
s/s Saperdon — odjazd z Singapore 21. 2. — przyjazd do Gdyni 4. 4.

„G E T E H A"
Gdyńskie Towarzystwo Handlowe
ul. Lipowa, róg Świętojańskiej — Telefon 1466-1429
Artykuły żelazne, techniczne, okucia budowlane i meblowe
węgiel, koks koncernu „R o b u r".

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce **at Gdynia**

BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce **de Gdynia**

MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer **in Gdynia**

ROK III | GDYNIA, 22 lutego 1934 r. | NR. 5

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska, tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

PRAWO HANDLOWE MORSKIE W POLSCE.

W dziedzinie handlu morskiego jest u nas stosowane prawo, zawarte w 4 Księdze Kodeksu Handlowego z 16 maja 1897, formalnie obowiązujące tylko na ziemiach zachodnich, a więc również na naszem wybrzeżu morskiem. W pozostałych dzielnicach przejęliśmy po zaborcach normy prawa handlowego morskiego, które w praktyce nie są stosowane. W b. Królestwie Kongresowem przepisy dotyczące handlu morskiego, zawarte w art. 190—436 Kodeksu Handlowego dla Królestwa Polskiego (Code de commerce), już przed powstaniem Państwa Polskiego nie były stosowane, wskutek braku wybrzeża morskiego i tranzakcyj handlowo-morskich. Na pozostałych zaś częściach b. zaboru rosyjskiego obowiązywała i obowiązuje dotąd 2 Księga Ogólno-Rosyjskiego Kodeksu Handlowego z 1903 r. W b. Austrji, w skład której wchodziła Małopolska, źródłem prawa handlowego morskiego było, jak w b. Królestwie Kongresowem prawo Napoleońskie: Code de commerce. Stosowano to prawo na obszarze Austrji jako prawo zwyczajowe, z wyjątkiem Dalmacji i Istrji, gdzie ogłoszone było w języku włoskim i obowiązywało jako prawo ustawowe.

Stosowane u nas prawo 4 Księgi Kodeksu Handlowego z 1897 r., uzupełnione ustawami z dnia 2. VI. 1902, 30. XI. 1908 oraz 17. II. 1913, jest wynikiem dłuższego rozwoju, przyczem niewątpliwie wywarło na nie istotnie wpływ prawo francuskie. W swej treści zawiera ono sporo elementów, wspólnych z ustawodawstwami morskiemi innych krajów, ale zarazem wykazuje pierwiastki germańskiego pochodzenia, nieznane gdzieindziej. Jego wadą niewątpliwie jest zbyt wielka kazuistyka utrudniająca orjentację w całokształcie systemu norm. Nie jest ono także jeszcze dostosowane do obecnego rozwoju żeglugi, idącego w kierunku tworzenia wielkich przedsiębiorstw żeglugowych o charakterze spółek handlowych, w szczególności spółek akcyjnych, następnie utrzymywania regularnych linij oraz wzrostu przewozu drobnicy, nadto nie uwzględnia ostatnich zdobyczy w dziedzinie telegrafji kablowej i radjowej, umożliwiających szybsze porozumiewanie się osób zainteresowanych w przewozie morskim oraz nie uwzględnia niektórych konwencyj międzynarodowych, dotyczących niektórych instytucyj prawa handlowego morskiego. Wypełnienie tych luk jest zadaniem naszych czynników ustawodawczych. Natomiast jako zaletę 4 Księgi należy podkreślić to, że posiada bogatą literaturę i judykaturę, które znakomicie ułatwiają jej praktyczne zastosowanie.

Prawo 4 Księgi Kodeksu Handlowego z 1897 r. zostało utrzymane w mocy w całej rozciągłości bez żadnych wyjątków na mocy postanowień art. III p. 1 oraz XXI p. 1 przepisów wprowadzających nowy kodeks handlowy z 27. X. 1933 r. (rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27. X. 1933 r., Dz. U. R. P. Nr. 82, poz. 601). W całokształcie prawa prywatnego łączy się ono z zasadniczemi normami i instytucjami Kodeksu Handlowego z dnia 27. X. 1933 r., Kodeksu Zobowiązań z dnia 27. X. 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 82, poz. 600, 598) oraz Kodeksu Cywilnego z 18. VIII. 1896 roku, obowiązującego na ziemiach zachodnich.

O ile chodzi o rzeczowy zakres mocy obowiązującej 4 Księgi Kodeksu Handlowego

z 1897 r., to zasadniczo ma ona zastosowanie tylko do statków handlowych morskich, za wyjątkiem postanowień dotyczących zbycia statków (§§ 474, 475), odpowiedzialności właściciela statku za szkodę, powstałą wskutek winy załogi statku (§ 485) oraz odpowiedzialności za szkody, wywołane przez zderzenie statków, które to postanowienia stosują się do wszelkiego rodzaju statków morskich, i temsamem do okrętów wojennych, i jachtów spacerowych morskich (art. 6, 7 ustawy wprowadzającej Kodeks Handlowy z 1897 r. oraz art. III, XXI przepisów wprowadzających Kodeks Handlowy z dnia 27. X. 1933 r. Dz. U. R. P. Nr. 82, poz. 601).

Jak już zaznaczono, omawiane prawo 4 Księgi obowiązuje formalnie tylko na ziemiach zachodnich, jest ono u nas jednak wyłącznie stosowane, ponieważ jest ono prawem naszego wybrzeża i portu gdyńskiego. Pozatem sprzyja stosowaniu tego prawa nasze prawo prywatne międzydzielnicowe (ustawa z dnia 2 sierpnia 1926 r. — Dz. U. R. P. Nr. 101, poz. 580), które w art. 9 postanawia, że strony mogą poddać stosunek obowiązkowy któremukolwiek z praw obowiązujących w Polsce w drodze umowy, a w art. 11, że do obustronnych zobowiązań, w przypadku, gdy strony mieszkają na różnych obszarach Rzeczypospolitej, stosuje się prawo tego obszaru, na którym umowę zawarto. Strony mogą więc w umowach umieszczać klauzulę tej treści, że do sporów, wynikających z umowy, będzie miało zastosowanie prawo handlowe morskie naszego wybrzeża. Pozatem jest regułą, że tranzakcje handlowe morskie, zawierane są w Gdyni i Gdańsku, gdzie obowiązuje 4 Księga.

Tem samem przepisy jej stosują się do tych tranzakcyj. Również o ile chodzi o stosunki prawne, wynikające z innych źródeł aniżeli umów np. roszczenia z tytułu szkód, wyrządzonych osobom trzecim przez członków załogi przy wykonywaniu czynności służbowych, za które to szkody armator odpowiada, stosowanie 4 Księgi jest ułatwione o tyle, że art. 12 powołanego prawa międzydzielnicowego postanawia, że skutki prawne czynów niedozwolonych podlegają ocenie według prawa, obowiązującego w miejscu, gdzie czyn został dokonany. Ponieważ jako miejsce popełnienia takiego czynu mogą wchodzić w grę głównie porty i wody przybrzeżne polskie, gdzie 4 Księga obowiązuje, przeto i prawo to stosuje się do danego czynu.

Wobec tego, że porty Gdynia i Gdańsk współpracują w polskim handlu morskim, posiadanie przez obydwa porty, jak to dotąd miało miejsce, wspólnego prawa morskiego, jest dla polskiego życia gospodarczego korzystne. Dlatego wszelkie zmiany postanowień 4 Księgi powinny być w przyszłości przeprowadzane w Polsce i Gdańsku równocześnie. Ewentualna bowiem kolizja norm naszego portu i Gdańska mogłaby wprowadzać rozstrój do naszego handlu morskiego.

Dr. Władysław Sowiński.

TRANZYT CZECHOSŁOWACKI PRZEZ GDYNIĘ.

W czasach ostatnich poświęca się dużo uwagi wytworzeniu w Gdyni warunków, któreby przyczynić się mogły do rozwoju tranzytu towarów, przeznaczonych dla państw bezpośrednio z Polską sąsiadujących. W pierwszym rzędzie wchodzi tu w rachubę tranzyt do i z Czechosłowacji i to zwłaszcza w części jej terytorjum, stanowiącej naturalne zaplecze portu gdyńskiego. Wiele jest okoliczności tak natury gospodarczej, jak i geopolitycznej, przemawiających za możliwościami rozbudowy tranzytu czechosłowackiego przez porty naszego obszaru celnego. Przedewszystkiem jednak należy wziąć pod uwagę ten fakt, że handel i przemysł czechosłowacki, korzystając z tranzytu przez Polskę i jej port w Gdyni, najzupełniej uniezależnia się pod względem ekonomicznym od wpływów konkurujących z nią państwa, przez terytorja których tranzyt swój skierowywać musi. Pamiętny bojkot czechosłowackiej żeglugi rzecznej na Łabie wystarcza dla zobrazowania niebezpieczeństwa, na jakie byłoby narażone życie gospodarcze Czechosłowacji w związku z uzależnieniem się w zakresie importu surowców dla swego przemysłu wyłącznie tylko od dróg, które łatwo mogą być zagrożone przez zarządzenia ze strony państw oddzielających Czechosłowację od morza, a dla których konkurencja towarów czechosłowackich lub jakiebądź inne względy w każdym poszczególnym wypadku mogą być decydującemi.

W tych warunkach rozwój tranzytu czechosłowackiego przez Polskę nie jest interesem wyłącznie Gdyni i kolei polskich, lecz również i życia gospodarczego Czechosłowacji. Interes więc jest obopólny. Potwierdzeniem tej wspólnoty, wynikającej z bezpośredniego sąsiedztwa jeżeli chodzi o Polskę jest fakt szerokiego wykorzystywania przez nasz tranzyt do Węgier kombinowanej drogi kolejowo-rzecznej przez Bratisławę i dalej Dunajem, a to ze względu na taniość i udogodnienia, jakie droga ta dla tranzytu polskiego przedstawia. Z drugiej strony znanemi są również udogodnienia i przywileje, jakie koleje polskie udzielają tranzytowi czechosłowackiemu przez Polskę.

Pomimo to stwierdzić, niestety wypada, że rozwój tranzytu czechosłowackiego przez Polskę następuje bardzo opornie i stanowi zaled-

wie nieznaczną część obrotów towarowych Czechosłowacji, zwłaszcza jeśli chodzi o wykorzystanie portu w Gdyni. Podczas gdy mianowicie przez Hamburg i Bremę przechodzi około 40 proc. czechosłowackiego importu i około 20 proc. eksportu, to obroty czechosłowackie przez Gdynię wynosiły w roku 1932 zaledwie 34.415 ton (w eksporcie 8.456 ton, w imporcie 25.959 ton), w roku 1933 nastąpiła znaczna poprawa, wyrażająca się w ogólnej liczbie tranzytu — 84.285 ton (eksport 5.125 ton, import 79.160 ton), jednak dla ogólnego obrotu handlowego Czechosłowacji są to liczby bardzo małe.

Przyczyn tego stanu rzeczy przedewszystkiem szukać należy w bezwzględnej walce konkurencyjnej, jaką prowadzą z tranzytem czechosłowackim przez Polskę koleje i porty niemieckie, a częściowo również i porty adrjatyckie w pierwszym zaś rzędzie Triest. Jeśli chodzi o konkurencję niemiecką, to prowadzi się ona nietylko w drodze dostosowywania taryf kolejowych do stawek polskich, które mogą, w związku z niższemi naogół kosztami eksploatacji kolei polskich, wytrzymywać walkę konkurencyjną, lecz i innemi sposobami, a m. in. przez przyjmowanie opłat za przewóz w skrypsach (t. zw. Sperrmarkach), na skutek czego koszt transportu do portów niemieckich obniża się o 25—34 proc. kosztem zagranicznych wierzycieli Niemiec. W tych warunkach, oczywiście, walka o tranzyt czechosłowacki jest niezmiernie utrudniona i nie można się dziwić zainteresowanym sferom czechosłowackim, że korzystają z pomyślnie dla nich kształtującej się konjunktury. Spodziewać się jednak należy, że ta niezdrowa walka konkurencyjna musi z czasem ustać.

Zasięg zainteresowań tranzytem z Czechosłowacji siłą rzeczy głównie odnosi się do obszarów Rusi Podkarpackiej, Słowaczyzny i części Moraw, w ten też sposób są skonstruowane polskie taryfy kolejowe. Tem niemniej i inne połacie Czechosłowacji, mianowicie połacie zachodnie mające naturalne ciążenie ku portom niemieckim, mogą być dla tranzytu przez Polskę brane pod uwagę, gdy wchodzą w rachubę obroty zachodniej Czechosłowacji z Łotwą, Estonją, Finlandją i Związkiem Sowietów, w tym bowiem razie jest w interesie kolei czechosłowackich, skierowywać transporty towarów w stronę Polski, gdyż powoduje to najdłuższy ich przewóz kolejami czechosłowackiemi. Pomimo tych oczywistych korzyści dla zainteresowanych sfer czechosłowackich, próby, czynione przez Urząd Morski w Gdyni i Izbę Przemysłowo-Handlową naprz. dla zdobycia transportów jaj i masła z Łotwy do Czechosłowacji, a wyrobów przemysłowych w kierunku odwrotnym, nie dały wyników, również nie zostały uwieńczone powodzeniem starania zdobycia transportów azbestu sowieckiego przez Gdynię do Czechosłowacji.

W wielu wypadkach powstają trudności, wynikające z przyzwyczajenia klijenteli czechosłowackiej do korzystania z utartych w ciągu długich lat praktyki dróg, wiodących do portów niemieckich, z drugiej strony ma się czasami również do czynienia z tendencją wygrywania przez klijentów czechosłowackich walki konkurencyjnej pomiędzy kolejami polskiemi i niemieckiemi i obniżania w ten sposób stawek taryfowych. To ostatnie, jako zjawisko nienormalne i szkodliwe, ustać wreszcie powinno.

Wywody powyższe mają na celu przedstawienie w ogólnych zarysach sytuacji, w jakiej w chwili obecnej znajduję się akcja, zmierzająca ku zdobyciu dla portu gdyńskiego tranzytu czechosłowackiego. Na rzecz tej akcji przemawia szereg względów, wyżej poruszonych; z zadowoleniem stwierdzić można, że pomimo wszystko zagadnienie to zyskiwać zaczyna coraz większe zrozumienie po obu stronach dowodem czego jest rozwój i działalność dwóch bratnich organizacyj powstałych w Gdyni i w Morawskiej Ostrawie mających na celu szerzenie zrozumienia dla konieczności współpracy gospodarczej pomiędzy Polską a Czechosłowacją w kierunku wykorzystania portu w Gdyni i uskuteczniania tego zrozumienia na praktyce.

L. G.

REWIZJA UMOWY ZBIOROWEJ W POLSKIEJ MARYNARCE HANDLOWEJ.

Dnia 30 listopada 1933 r. wypowiedział Związek Armatorów Polskich częściowo, albowiem w 5 jedynie punktach - na obowiązujących 41 — umowę zbiorową, zawartą pomiędzy tym Związkiem, a Związkiem Zawodowym Transportowców i Związkiem Związków Zawodowych w dniu 14 grudnia 1932.

Zaznaczyć na wstępie trzeba, że umowa zbiorowa w Polskiej Marynarce Handlowej odgrywa doniosłą rolę, a to ze względu, że ustawy socjalne naprz. o czasie pracy, o urlopach, o umowie o pracę i t. d. nie obowiązują w pracy na morzu i są ściśle ograniczone do pracy na lądzie. Taki sam stan rzeczy panuje zagranicą, gdzie w większości krajów wszystkie powyższe kwestje reguluje bądź to umowa zbiorowa, bądź to nawet zwyczaj, odgrywający w pracy na morzu doniosłą rolę. Z drugiej strony umowa zbiorowa z dnia 14. 12. 1932 r. wprowadziła po raz pierwszy instytucję stałego arbitrażu, określając termin wypowiedzeń umowy, oraz przewidując na wypadek niedojścia stron do bezpośredniego porozumienia, zwołanie komisji rozjemczej, zło-

żonej z arbitrów stron w równej ilości. Ponowionem również zostało, że w razie równości głosów arbitrów, rozstrzygający będzie głos superarbitra, którym w braku porozumienia stron jest inż. J. Drecki, zastępca naczelnego Dyrektora Banku Gospodarstwa Krajowego w Warszawie.

Jak już wyżej wspomnieliśmy, wypowiedział Związek Armatorów Polskich obu kontrahentom umowę zbiorową w 5 jedynie punktach, a mianowicie: zażądał wyłączenia z umowy zbiorowej statków żeglugi nieregularnej, obniżki płac o 30% w żegludze regularnej i wyłączenia z umowy zbiorowej uwidocznionych w niej dodatków dla linji angielskiej i transatlantyckiej, obniżenia o 30% stawek za nadgodziny, zniesienia wolnych ½ dni za niedziele spędzone przez marynarzy w morzu, oraz skrócenia obowiązujących czasokresów urlopowych o połowę.

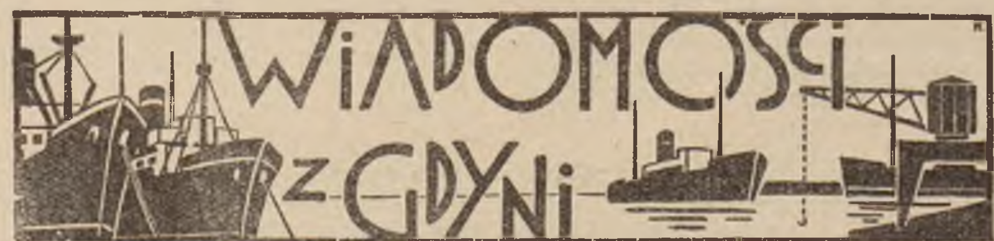
Do rewizji umowy zbiorowej przystąpił Związek Armatorów Polskich pod hasłem częściowego chociażby przywrócenia konkurencyjności polskiej flocie handlowej, znajdującej się z uwagi na spadek funta i dolara, które to waluty, jak wiadomo, regulują rynek frachtowy, w bardzo ciężkiej sytuacji. Z drugiej strony, Polska Flota Handlowa, należąca do krajów o walucie złotej i niezmienionej, ma usztywnione koszty własne w przeciwieństwie do większości krajów, które, jak np.: skandynawskie posiadają w swej zdeprecjonowanej walucie ukrytą obniżkę kosztów własnych, nie wspominając już o obniżkach płac, które nastąpiły w niektórych z tych państw.

Związek Armatorów Polskich szczegółowo uzasadnił swoje postulaty, przedstawiając do każdego z nich gruntownie opracowane zestawienia porównawcze, oraz analizę warunków pracy pod innemi banderami. Zestawienia te obrazują w sposób plastyczny sytuację Polskiej Marynarki Handlowej na tle obecnego kryzysu światowego w przemyśle przewozów morskich i na tle porównania naszych warunków płacy i pracy z warunkami obcemi.

Przez miesiąc grudzień ub. r. i styczeń br. toczyły się bezpośrednie rokowania pomiędzy wspomnianemi związkami, które jednak nie doprowadziły do uzgodnienia stanowisk, głównie z uwagi na to, że marynarze zdecydowani byli nie dopuścić do żadnej rewizji swych dotychczasowych praw.

Nie osiągnąwszy porozumienia, wstąpiły strony na drogę postępowania rozjemczego, w związku z czem odbyło się posiedzenie Komisji Rozjemczej w dniu 9. bm. w Gdyni oraz w dniach 11-go do 17-go bm. w Warszawie. W chwili, gdy piszemy te słowa, zakończone zostały obrady Komisji Rozjemczej, przyczem superarbiter Dyr. Jerzy Drecki zapowiedział wydanie orzeczenia na piśmie w ciągu najbliższych dni. Pozostawiając analizę tego orzeczenia, oraz wytworzonych w ten sposób nowych warunków pracy dla Polskiej Marynarki Handlowej, do omówienia w następnym numerze, gdy będzie już znany tenor orzeczenia, pragniemy narazie stwierdzić, że tegoroczna rewizja umowy zbiorowej posiada zasadnicze znaczenie dla przyszłości naszej floty handlowej, a to przez zbliżenie obopólnych stanowisk i zrozumienia wzajemnej sytuacji, jaka nastąpiła w czasie posiedzeń Komisji Rozjemczej pod nader umiejętnem kierownictwem p. Dyr. Dreckiego. Zrozumienie to pozwoli zapewne na wytworzenie pomiędzy pracodawcami a pracobiorcami atmosfery wzajemnego zaufania i wzajemnej troski o los wspólnego warsztatu pracy, które to dwa zjawiska już same w sobie będą niewątpliwie bardzo dodatnim rezultatem tegorocznej rewizji umowy zbiorowej.

T. B.



PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W STYCZNIU.

W ciągu stycznia rb. statki polskiej floty handlowej przewiozły ogółem 66.255,5 ton różnych towarów. Z tej ilości na wywóz przypada 51.694,5 ton, na przywóz 1.2191 ton i wreszcie na przewóz pomiędzy portami obcemi 2.370 ton. Przy podziale na poszczególne przedsiębiorstwa żeglugowe przypada: na statki Żeglugi Polskiej 15.999 ton, na statki Polsko-Transatlantyckiego T-wa Okrętowego 732 tony, na statki Polsko-Brytyjskiego Twa Okrętowego 6.948 ton i wreszcie na statki Polskarob 42.576,5 ton.

Na ogólną ilość 15.999 ton, przewiezionych statkami Żeglugi Polskiej przypada na przywóz 4.824 ton, na wywóz 9.257 ton i na przewóz pomiędzy obcemi portami 1.918 ton. Zaznaczyć przytem należy, że w styczniu statki Żeglugi Polskiej przewiozły o 2.940 ton więcej, niż w miesiącu poprzednim, przyczem główną pozycję zwiększenia przewozów stanowi przywóz,

który wzrósł o blisko 3.500 ton, wywóz zmniejszył się o 600 ton, zaś przewóz pomiędzy obcemi portami utrzymał się na poprzednim poziomie. Wszystkie przewozy dokonane zostały statkami, utrzymującemi linje regularne, przyczem największe ilości towarów przypadają na linję Rotterdamską, najmniejsze natomiast na linję fińską; charakterystycznym jednak szczegółem dla tej linji jest stała, prawie nie wykazująca odchyleń, ilość przewozów tranzytowych, na które składa się przeważnie przewóz ładunków papieru z Helsinek przez Gdynię dla dalszego transportu do Egiptu.

Statki Polsko-Transatlantyckiego T-wa Okrętowego odbyły z Gdyni do Ameryki jedną podróż, przewożąc 259 pasażerów, 280 ton towarów i 386 worków poczty. Linja Polsko-Palestyńska w dalszym ciągu wykazuje znaczniejsze zatrudnienie. Kursujący na tej linji statek „Polonia" przewiózł w kierunku Palestyny 652 pasażerów, zaś w kierunku Konstancy 179 pasażerów. Przewieziono pozatem 452 tony towarów oraz 29 worków poczty.

Statki Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego, utrzymujące regularne linje do Londynu i Hull, wywiozły z Gdyni i Gdańska 4.014 ton różnych towarów, w tem z Gdyni 2353 ton i z Gdańska 1661 ton. Główne pozycje wywozu z Gdyni stanowią bekony i szynki (1539 ton) cynk (254 ton) i jaja 196 ton, na dalsze drobniejsze ilości przewozu składają się konserwy (83 ton), papier (49 ton) manufaktura (48 ton), drób (45 ton) i t. d. Główną pozycją wywozu z Gdańska jest drzewo — 1173 ton, dalej parafina 103 ton i jęczmień 102 tony, bekonów i szynek przez Gdańsk wywieziono zaledwie 82 tony.

Co się tyczy przywozu to wyniósł on 2934 ton, w tej liczbie do Gdyni 1744 tony i do Gdańska 1190 ton i zawierał ładunki drobnicowe. Na linję regularną T-wa z Hull, utrzymującą komunikację tygodniową, przypadło ładunków 2072 tony, zaś na linję z Londynu, (co dwa tygodnie) 862 tony.

4 statki Towarzystwa Polskarob odbyły 15 podróży, wywożąc z Gdyni 42.576,5 ton węgla, w tem do Szwecji 33.112,5 ton i do Norwegji 9.464 tony. Statki T-wa Polskarob w ciągu swych 15 podróży zawinęły do następujących portów: Malmö, Norrköping (3 razy) Halslavik, Gefle (3 razy), Göteborg (2 razy), Stockholm (2 razy), Tofte (2 razy) i Sarpsborg.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W STYCZNIU.

Zazwyczaj martwy miesiąc pod względem ruchu budowlanego, jakim jest styczeń, okazał się tym razem miesiącem ożywienia budowlanego. Jeśli ten pierwszy miesiąc ma być prognozą na cały rok bież., to prognoza ta wypada nader pomyślnie.

Rozpoczęto w miesiącu sprawozdawczym 26 budowli, (w grudniu 9), w tem 24 stałych i 2 prowizoryczne. Ze stałych budowli 23 przypada na budynki mieszkalne i 1 na budynek przemysłowy. Z budynków mieszkalnych tylko jeden jest drewniany, reszta — 22 murowane. Budynki prowizoryczne są przeznaczone na cele handlowe, w tem jeden mały budynek murowany i jeden duży budynek drewniany.

Łączny koszt 24 budynków stałych obliczony jest na 718.242 zł 75 gr., co przy ogólnej kubaturze 29.602.77 m³ wynosi 24—25 złotych za metr sześcienny.

Rozpoczęte budowle zawierać mają 239 izb mieszkalnych przy 64 mieszkaniach oraz 114 izb niemieszkalnych.

Zakończono budowę 5 budynków, w tej liczbie 3 mieszkalnych i 2 przemysłowych. Budynki mieszkalne zawierają 96 izb w 25 mieszkaniach, budynki przemysłowe zawierają 45 izb niemieszkalnych. Łączny koszt zakończonych budowli wynosi 312.158 złotych, łączna kubatura — 12.105 metrów sześciennych.

STAWKI FRACHTOWE Z GDYNI DO INDYJ HOLENDERSKICH.

Izba Przemysłowo-Handlowa komunikuje, iż dodatkowe stawki frachtowe przy przewozie z Gdyni do Indyj Holenderskich z przeładunkiem w portach zachodnio-europejskich (Rotterdam, Amsterdam, Hamburg) wynoszące dotychczas 6,60 hfl. zostały obniżone na 3 hfl. za 1000 kg lub 1 cbm, dla wszystkich towarów, za wyjątkiem nawozów sztucznych, dla których dodatek wynosi 3 hfl. za 1016 kg (tonę angielską).

EKSPEDYCJE TOWAROWE W PORCIE.

W związku z otwarciem nowych Ekspedycyj Towarowych na terenie portowym, podaje się do wiadomości następujące wskazówki:

1) Poszczególne Eksped. Tow. obejmują następujące rejony:

Gdynia-Port Centralny biura w magazynie II telefon 2330 nabrzeże Indyjskie, Rotterdamskie, Polskie do magazynu Cukroport wyłącznie I, II i III strefa (magazyn Monopolu Tytoniowego i wyładownia publiczna włącznie).

Gdynia-Port Północny, własny budynek naprzeciw Cukroportu, telefon 2894 nabrzeże Polskie od magazynu Cukroport włącznie, Pilotowe, Francuskie i Holenderskie.

Gdynia-Port Południowy przy wiadukcie III budynek Wirpszy, telefon 2895, wszystkie nabrzeża węglowe (Duńskie, Szwedzkie i Śląskie) i Angielskie.

Gdynia-Port Wolny Obszar Celny magazyn Cukroport, telefon 2892 cały obszar wolnocłowy.

2) Zamówienie wagonów pod ładunek przyjmuje każda Eksped. Tow. od godz. 8—24 dla punktów ładunkowych, leżących w rejonie da-

nej Eksped. Towarowej. Od godz. 18—24 należy składać zamówienie tylko na piśmie.

3) Zamówienie wagonów pod naładunek pod magazyny podstawia się bezpośrednio, o ile miejsce na to zezwala, zaś zamówione pod okręt zarezerwuje się na torach odstawczych, zaś podstawienie pod okręt następuje na specjalne żądanie firmy złożone przynajmniej 3 godziny przed żądanym terminem podstawienia, na piśmie u magazyniera punktu ładunkowego, gdzie wagon ma być podstawiony i u kierownika ruchu, u którego kierownika ruchu wskaże magazynier.

4) Żądania podstawienia wagonów pod naładunek pod okręt powinno nastąpić w ciągu 24 godzin, licząc od godz. 6-tej tegoż dnia, na który zostały zamówione. Jeżeli wagony nie zostaną w tym terminie zażądane, uważa się zamówienie za wygasłe i firma winna płacić postojowe za jedną dobę. Jeżeli w tym terminie wagony zostaną odmówione, firma płaci postojowe za ¼ doby.

5) Celem stwierdzenia prawidłowego wystawienia listu przew., należy listy przewozowe przed złożeniem takowych u magazyniera, przedstawić w biurze nadania, celem zbadania.

6) Piśmienne żądanie podstawienia wagonów pod wyładunek, odstawionych w wykopie, należy składać u magazyniera, w którego rejonie wagon ma być podstawiony u magazyniera na punkcie ładunkowym „Łuszczarnia Ryżu", oraz kierownika ruchu w wykopie.

7) Piśmienne żądanie podstawienia wagonów pod wyładunek, odstawionych na torach odstawczych (dworzec odstawczy) należy składać u magazyniera na przejeździe (molo węglowe) i kierownika ruchu na P. II. nie wyłączając węgla. Składanie poleceń u urzędnika inspekcyjnego odpada, temsamem zmienia się punkt 12 wskazówek stacji Gdynia Port z dnia 30. 8. 1933 r.

8) Przestawienie wagonów z rejonu jednej Ekspedycji Tow. do rejonu innej Eksped. Tow. (do czasu ustalenia stawek miejscowych) następuje na piśmienne żądanie firmy i uiszczenia należności za przestawienie. Jeżeli wagon ma być przestawiony do Wolnego Obszaru Celnego, należy złożyć pierwotny list przewozowy w Oddziale Ajencji Celnej przy Eksped. Tow. Gdynia-Port Wolny Obszar Celny, celem przedłożenia takowego Urzędowi Celnemu przy wprowadzenie wagonu do Wolnego Obszaru Celnego.

Po ustaleniu stawek dla przewozów miejscowych przez M. K. przewóz pomiędzy poszczególnemi stacjami portowemi może nastąpić jedynie na podstawie nowego listu przewozowego.

9) Załadunek przesyłek wagonowych w Wolnym Obszarze Celnym następuje bez udziału Ajencji Celnej. Liczenie sztuk nastąpi przez magazyniera Ekspedycji Towarowej.

10) Ponieważ ostatnia obsługa magazynów w Wolnym Obszarze Celnym jest o godz. 18,30 — jest wskazanem, ażeby wagony były załadowane i listy przewozowe nadane przed godz. 18,00. Załadowane wagony i nadane listy przewozowe po godz. 18,00 ze względów celnych tegoż samego dnia wysłane być nie mogą.

11) Rozładunek wagonów w Wolnym Obszarze Celnym może nastąpić tylko za okazaniem magazynierowi wykupionego listu przew., zaopatrzonego przez Urząd Celny w stempel „Wywieziono do Wolnego Obszaru Celnego".

12) Wszelkie interwencje w sprawie podstawienia, przestawienia, wyciągnięcia, przydziału wagonów firmom, należy kierować do magazyniera danego punktu ładunkowego.

13) Wszelkie pozostałe wskazówki wydane przez stację Gdynia-Port z dnia 30. 8. 1933 r. pozostają nadal w mocy.

Powyższe wskazówki obowiązują od dnia 1. 3. 1934 r.

GDYNIA, JAKO STACJA BUNKROWA.

Ilość statków, zaopatrujących się w węgiel bunkrowy w porcie gdyńskim w roku 1933 wyniosła — 2.014. Zabrały one węgla bunkrowego 180.866 ton, co stanowi w porównaniu z rokiem 1932 wzrost o 594 statki i 28.600 ton węgla bunkrowego. Wynikałoby z tego, że w Gdyni zaopatrywało się w węgiel bunkrowy mniej niż połowa (ogółem zawinęło do portu 4.355 statków) statków. Na pomniejszenie tej liczby wpływa jednak niewątpliwie stały wzrost zawijania do portu nowoczesnych okrętów o napędzie motorowym, a więc wymagającym zaopatrzenia w paliwo płynne. Port gdyński specjalnie urządzonej stacji bunkrowej dla tego rodzaju paliwa nie posiada, co powoduje fakt, że statki motorowe zmuszone są zawijać dla bunkrowania ropy do Gdańska lub innych portów na Bałtyku, posiadających odpowiednie urządzenia. Ponieważ znaczna ilość statków do tych portów z ładunkiem nie zawija, a zmuszona jest udawać się do nich jedynie dla bunkrowania, co pociąga za sobą zwiększenie kosztów nawigacyjnych. W tych warunkach jest zagadnieniem wysoce aktualnem rozważyć sprawę urządzenia stacji bunkrowej dla ropy w porcie gdyńskim.

EKSPORT WĘGLA KAMIENNEGO Z POLSKI W STYCZNIU RB.

Eksport węgla kamiennego z Polski w styczniu rb. wynosił według obliczeń prowizorycznych — 924 tys. ton wobec 983 tys. ton w grudniu r. ub. i 822 tys. ton w styczniu roku ubiegłego.

Podział eksportu na poszczególne grupy rynków przedstawiał się w tysiącach ton w sposób następujący (w nawiasie wzrost, wzgl. spadek w porównaniu z grudniem r. ub.) rynki środkowo europejskie 140 (— 21), skandynawskie 330 (—108), bałtyckie 3 (—4), zachodnio-europejskie 259 (+ 33), południowo-eu-

ropejskie 113 (+ 26), poza europejskie 40 (+ 31), węgiel okrętowy 28 (+ 5).

Jak z danych powyższych wynika wzrósł eksport na rynki zachodnio-europejskie; w szczególności do Irlandji (o 22 tys. t.). Poważny jest również wzrost eksportu na rynki południowo-europejskie, oraz na rynki poza europejskie: eksport wyniósł do Algieru 28 tys. t, do Egiptu 4 tys. t, oraz do Argentyny 8 tys. ton.

Do Anglji w ub. miesiącu wysłano 1 transport w wysokości niecałych 2 tys. ton.

Z ogólnej ilości eksportowanego węgla przez Gdynię przeszło 382.808 t czyli 41.4%

WIADOMOŚCI MORSKIE

FLOTA HANDLOWA ŁOTWY.

W ciągu roku ubiegłego stan floty handlowej Łotwy uległ znacznym przeobrażeniom. Z rejestru floty handlowej skreślony został cały szereg statków typów przestarzałych, eksploatacja których już się nie kalkulowała. Do liczby tej należy 7 statków o ogólnej pojemności 5462 ton brutto (3.145 netto), pozatem na rozbiórkę sprzedano zagranicę 6 statków o pojemności 12.415 br. ton (7.871 n. t. r., w awarjach zginęło 2 parowce i 4 żaglowce o łącznej pojemności 6.872 ton (4.224 n. t. r.) Na miejsce tych wszystkich statków nabyto 7 nowych statków parowych i 2 żaglowce nowszych typów i bardziej nowoczesnej konstrukcji. W ten sposób flota pod względem jakości uległa znacznemu ulepszeniu, aczkolwiek ogólny tonaż i liczba statków uległy pewnemu zmniejszeniu. Na 1 stycznia rb. flota handlowa Łotwy składała się ze 100 statków parowych, 26 żaglowców i 6 żaglowców z motorami, czyli razem 132 statków o łącznej pojemności 193.184 ton brutto (116.455 n. t. r.), gdy na 1 stycznia r. 1933 ilość statków wynosiła 142 jednostki o pojemności 200.074 ton (119.410 n. t. r.), jest to więc zmniejszenie o 2,4%.

BUDOWA ANGIELSKIEGO KOLOSA TRANSATLANTYCKIEGO.

Przerwana ze względów na kryzys w Anglji budowa największego na świecie statku oceanicznego Cunard Line, dookoła której w prasie i opinji angielskiej w czasach ostatnich było dużo sporów, rozpoczęta została na nowo. Statek ten, na razie nie mający nazwy, a oznaczony liczbą 534, będzie miał pojemność 73.000 t. Siła maszyn osiągnie 200.000 P.S. i nada nowemu kolosowi szybkość ponad 30 węzłów. Długość statku wynieść ma 314 metrów, szerokość zaś 34 metry. Koszt budowy statku wyniesie ponad 80 miljonów złotych, przyczem przy jego budowie zatrudnionych jest około 10.000 robotników.

RUCH STATKÓW W ROTTERDAMIE W STYCZNIU.

W ciągu miesiąca stycznia zarejestrowano na wejściu do portu w Rotterdamie 1048 statków o łącznej pojemności 1.662.128 netto ton rejestrowych, w porównaniu do stycznia roku 1933 jest to zwiększenie ilości statków o 187 jednostek, ogólnej pojemności 149.707 net. ton rejestrowych.

OBNIŻENIE STAWEK ZA PILOTAŻ W ROTTERDAMIE.

Zgodnie z doniesieniem Izby Handlowej w Rotterdamie rząd holenderski opracował projekt ustawy, na mocy której stawki za pilotaż w porcie Rotterdamskim mają być obniżone o 20%. Oprócz tego w tych samych stawkach mogą być udzielone zniżki dodatkowe.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

OBROTY HANDLOWE POMIĘDZY POLSKĄ A NIEMCAMI W ROKU 1933.

Wartość obrotu towarowego pomiędzy Polską a Rzeszą Niemiecką w roku 1933 wyniosła 213,5 złotych, z czego na przywóz przypadło 145.7 mil. złotych, zaś na wywóz 167,8 miljonów złotych. Saldo bilansu handlowego na korzyść Polski wyniosło 22,1 mil. złotych, co w porównaniu z rokiem 1932 stanowi zwiększenie niemal 10-krotne (za rok 1932 saldo + 2,8 mil. zl.)

Znamiennem jest również zjawisko, że procentowy udział Niemiec w naszym przywozie ogólnym obniżył się z 20,1% w r. 1932

do 17,6% w r. 1933, gdy polski wywóz do Niemiec wzrósł z 16,2% w r. 1932 do 17.5% w roku 1933, aczkolwiek w liczbach absolutnych wykazał zmniejszenie ze 173,9 mil. zł. w roku 1932 do 167,8 mil. zł w roku 1933. Wielki wpływ na podatnego rodzaju kształtowanie się obrotów handlowych polsko-niemieckich miało wprowadzenie w dn. 11 października zeszłego roku nowej taryfy celnej w Polsce.

KONTYNGENTY IMPORTOWE W HOLANDJI.

W ostatnich tygodniach wydał rząd holenderski szereg nowych zarządzeń w zakresie kontyngentowania przywozu. Mianowicie w dn. 23 stycznia br. ukazało się rozporządzenie kontyngentujące wwóz do Holandji materjałów ze sztucznego jedwabiu oraz ze sztucznego jedwabiu z domieszką wełny.

W dalszym ciągu ukazały się w dniu 31 stycznia br. ustawy, kontyngentujące następujące towary: 1. Butelki o pojemności 15 cm³ i wyżej, o otworze u wylotu szyjki najmniej 50 mm. z kolorowego szkła; 2. takie same butelki z białego szkła; 3. takie same butelki z półbiałego szkła (jasno-zielone); 4. naczynia szklane do konserw itp. (słoiki itd.) o pojemności 15 cm³ i wyżej, o otworze powyżej 50 mm; 5. butelki i in. naczynia szklane (nacz. i butelki medyczne) o pojemności poniżej 15 cm³.

Ustawowo przysługuje kontyngent w wysokości 40 proc. przeciętnego importu z lat 1931/32.

6. Płótno ze lnu i płótno z konopi. Ustawowo przysługuje kontyngent w wysokości 50 proc. przeciętnego importu z lat 1930/31/32; 7. pończochy i skarpetki — 55 proc.; 8. dywany i chodniki itp. — 35 proc.; 9. bawełniane, kręcone nici do szycia 45 proc. przeciętnego importu z lat 1930/31.

Na wszystkie powyższe towary ustalono kontyngenty na czas od 1 stycznia 1934 r. do 1 stycznia 1935 r.

W dniu 2 bm. ukazały się rozporządzenia, dotyczące skontyngentowania następujących towarów:

1. Szkło stołowe. Kontyngent, ustalony na czas od 1. 2. 1933 do 1. 2. 1934 w wysokości 75 proc. przeciętnego przywozu z lat 1931/32 zostaje przedłużony na okres od 1. 2. 1934 do 1. 2. 1935 do wysok. 40% tegoż przeciętnego przywozu. Nasz import wynosił w 1931 r. —, w 1932 — 7 ton (wart. h. fl. 3.000), w 1933 r. — 90 ton (wart. hfl. 30.000).

2. Bielizna spodnia męska i damska. Kontyngent ustalony na czas od 1. 5. 33 do 1. 3. 1934 r. w wysokości 75 proc. przeciętnego przywozu z lat 1931/32 zostaje przedłużony na okres od 1. 2. 1934 do 1. 2. 1935 w wysokości 50 proc. przeciętnego przywozu z tychże lat. Nasz import wynosił w 1931 —, w 1932 — 35,6 ton (hfl. 33.000), w 1933 — 548 ton (hfl. 454.000.)

3. Porcelana i ceramika.
4. Opony i dętki rowerowe.
5. Trykotaże.
6. Materjały wełniane i półwełniane.
7. Konfekcja kobieca.
8. Konfekcja męska.
9. Konfekcja męska i damska z zawartością gumy.

P. I. E.

REGLAMENTACJA IMPORTU JAJ W HOLANDJI.

W celu uregulowania importu jaj do Holandji, została powołana do życia centrala importu jaj z siedzibą w Apeldoorn. Jednocześnie stworzono holenderską cetralę drobiu, która ma ściśle współpracować z centralą importu jaj. Działanie obu powyższych instytucyj ma na celu udzielanie pomocy finansowej holenderskim producentom jaj i drobiu.

Centrala importu jaj wydaje pozwolenia na wwóz do Holandji jaj kurzych i kaczych, w skorupkach i bez, przyczem tylko w wyjątkowych wypadkach (przypuszczalnie kompensacyjnych) przeprowadza tranzakcje na własny rachunek. Import zmonopolizowanego artykułu dokonywa jeden z uznanych przez centralę kupców po każdorazowem zawarciu z centralą kontraktu, stanowiącego pozwolenie na import. Kontrakt taki upoważnia kupca do zakupienia zagranicę, w imieniu centrali określonej ilości i jakości jaj. Kupiec obowiązany jest do przedstawienia centrali rzeczowych dowodów, dotyczących ilości i jakości zakupionych jaj i do uiszczenia na korzyść centrali ustalanej od czasu do czasu przez Min. Spr. Ekonomicznych opłaty, która obecnie wynosi na jaja kurze i kacze w skorupkach — 60 centów za 100 sztuk, za jaja kurze i kacze bez skorup, oraz wszelkie inne jaja ptasie bez skorup 16 ct. za 1 kg. brutto. Produkty, zawierające jaja surowe, uiszczają opłaty zależnie od zawartości białka i żółtka.

Powyższe opłaty obciążają towar i stanowią różnicę między ceną jaj w Holandji i ich ceną w kraju ich zakupu, czyli, że ciężar tej opłaty zostanie przeniesiony na konsumenta. Kupcy-kontrahenci centrali muszą uiszczać odnośne opłaty zgóry, względnie dać poważne gwarancje.

Rozporządzenia, ustanawiające centralę importu jaj, weszły w życie z dn. 20 grudnia 1933 r. Pierwszy okres działalności ma być zakończony z dn. 31 maja br., poczem rok operacyjny będzie się liczył od 1 lipca do 31 maja.

Fundusze uzyskane z opłat za importowane do Holandji jaja, używane są na cele pomocy holenderskim producentom i eksporterom jaj i drobiu. Udzielaniem tej pomocy zajmuje się centrala drobiu z siedzibą również w Alpedoorn.

P. I. E.

ZMIANY STAWEK CELNYCH NA BYDŁO WE WŁOSZECH.

Opublikowane w dniu 27 stycznia 1934 r. dodatkowe protokóły do traktatów handlowych włosko-szwajcarskiego i włosko-rumuńskiego zawierają szereg zmian stawek celnych włoskich, z mocą obowiązującą od dnia 26 stycznia. Dotyczą one zarówno stawek autonomicznych, jak i konwencyjnych. W interesującej eksport polski dziedzinie bydła protokół dodatkowy szwajcarsko-włoski ustala nową zasadę odprawy celnej bydła, polegającą na tem, że cło obliczane będzie według wagi żywej, a nie od sztuki, jak dotychczas. Jednocześnie protokółem dodatkowym szwajcarsko-włoskim zmieniono stawki autonomiczne, które jednakże nie mają zastosowania, jak długo pozostaną w mocy dotychczasowe stawki konwencyjne.

Nowe stawki autonomiczne przedstawiają się następująco:

Poz. tar. celn. włosk.		
4, 5, 6	woły, buhaje i krowy	150 lir. od kw.
7	jałówki i buhajki	170 lir. od kw.
8	cielęta:	
	a) wagi do 300 kg.	250 lir. od kw.
	b) wagi pow. 300 kg.	220 lir. od kw.

Dotychczasowe stawkł autonomiczne były następujące:

4, 5, 6	woły, buhaje i krowy	800 lir. od szt.
7	jałówki i buhaje	550 lir. od szt.
8	cielęta	500 lir. od szt.

Dla orjentacji Konsulat Generalny podaje zarazem obowiązujące nadal dotychczasowe stawki konwencyjne przy imporcie bydła do Włoch.

Poz. tar. celn. włosk.		
4	Woły	350 lir. od szt.
	Woły na rzeź do 240 kg.	36,70 lir. od szt.
5	Buhaje	350 lir. od szt.
6	Krowy	350 lir. od szt.
	Krowy na rzeź do 200 kg.	29,40 lir. od szt.
7	Jałówki i buhaje	240 lir. od szt.
8	cielęta:	
	a) wagi powyżej 150 kg.	200 lir. od szt.
	b) do 150 kg.	120 lir. od szt.

Z innych artykułów, obchodzących eksport polski, protokół dodatkowy szwajcarsko-włoski wprowadza następujące zmiany, które również dotyczą jedynie stawek autonomicznych:

poz. 12	Drób żywy	300 lir. od kw., poprzednio 250
poz. 19	Mięso (za wyjątkiem drobiu, dziczyzny, gołębi i królików)	
	a) świeże, również chłodzone	300 lir. od kw., poprzednio 200
	b) mrożone	270 lir. od kw., poprzednio 200

Stawki konwencyjne od powyższych artykułów, mające nadal zastosowanie, są następujące:

poz. 12	Drób żywy	120 lir. od kw.
poz. 19	Mięso za wyjątkiem jak powyżej	
	a) świeże, również chłodzone	140 lir. od kw.
	b) mrożone	140 lir. od kw.

Ważne znaczenie w praktyce posiada protokół dodatkowy do umowy handlowej rumuńsko-włoskiej. Wprowadza on bowiem zmiany stawek konwencyjnych dla importu bydła do Włoch, przyczem odprawa na podstawie tych stawek następuje już według wagi żywej, stosownie do nowej zasady ustalonej w tym zakresie protokółem szwajcarsko-włoskim. Nowe stawki konwencyjne przedstawiają się następująco:

Poz. tar. cel. włosk.		
4	Buhaje:	
	W ciągu 4 miesięcy od daty wejścia w życie umowy	70 lir. od kw.
	W ciągu piątego miesiąca	80 lir. od kw.
	W ciągu szóstego miesiąca aż do wygaśnięcia umowy	85 lir. od kw.
8	Cielęta wagi powyżej 300 kg.	
	W ciągu 4 miesięcy od daty wejścia w życie umowy	72 lir. od kw.
	W ciągu piątego miesiąca	83 lir. od kw.
	W ciągu szóstego miesiąca aż do wygaśnięcia umowy	90 lir. od kw.
9	Cielęta wagi do 300 kg.	
	W ciągu 4 miesięcy od daty wejścia w życie umowy	87 lir. od kw.
	W ciągu piątego miesiąca	100 lir. od kw.
	W ciągu szóstego miesiąca aż do wygaśnięcia umowy	106 lir. od kw.

Powyżej przytoczone stawki celne mają charakter preferencyjny, gdyż według postanowień cytowanego protokółu dodatkowego zarezerwowane zostały na rzecz importu bydła z Rumunji, a to w granicach kontyngentu rocznego, wynoszącego 18.000 sztuk, czyli po 1500 miesięcznie. Odnośnym transportom winny towarzyszyć certyfikaty rumuńskiego ministerstwa handlu z wyszczególnieniem ekspedytora i ilości sztuk bydła.

W zakresie importu świń, wagi od 20 do 110 kg., które opłacają obecnie cło konwencyjne w wysokości 110 lirów od sztuki przyznana została powyższym protokółem tolerancja 5 proc. na wadze, bez ograniczenia w stosunku do innych państw.

Preferencja celna, jaką uzyskuje Rumunja przy imporcie wymienionych gatunków bydła do Włoch, występować będzie w tych wypadkach, w których bydło pochodzące z innych państw, będzie o wadze niższej, od tej, która zarówno według ogólnej stawki konwencyjnej jak i specjalnej, przyznanej Rumunji, opłaca cło w tej samej wysokości.

Kons. Gen. R. P. w Medjolanie.

REGULOWANIE IMPORTU WĘGLA DO FINLANDJI.

Rząd Finlandji złożył w parlamencie projekt ustawy, dotyczącej sprawy regulowania zakupów węgla kamiennego i koksu z uwzględnieniem podziału na poszczególne kraje zagraniczne w drodze ustawodawczej. Sprawa ta może mieć poważny wpływ na import węgla polskiego na rynek fiński, gdyż projekt wspomnianej wyżej ustawy wyłonił się na tle wykonania traktatu handlowego angielsko-fińskiego, przyznającego importowi angielskiemu szereg przywilejów, wynikających z faktu, iż Anglja jest głównym odbiorcą drzewa fińskiego.

Jak już donosiliśmy w numerze 3-im naszego Biuletynu, w roku zeszłym tak eksport naszego węgla na rynek fiński, jak i wogóle kształtowanie się bilansu handlowego polsko-fińskiego było dla nas bardzo pomyślne. Istnieją przeto obawy, że nowopowstająca sytuacja może odbić się niepomyślnie na naszym eksporcie do Finlandji, szczególnie, jeśli chodzi o węgiel.

NOWE ŹRÓDŁO INFORMACYJ HANDLOWYCH NA WĘGRZECH.

Były długoletni Konsul R. P. w Budapeszcie p. Dr. Paweł Strakosz wespół z korespondentem Państwowego Instytutu Eksportowego p. J. Łukianowem założyli ostatnio w Budapeszcie (V. Aulich ucca 8. III. 9) dom handlowy p. f. Intermarcat, mający za zadanie ułatwienie transakcyj handlowych pomiędzy Polską a Węgrami. Nowa firma udziela bezpłatnie informacji o możliwościach handlowych na Węgrzech.

OPŁATY ZA PRAWO PRZYWOZU TŁUSZCZU KOSTNEGO.

W wykazie towarów, od których przy udzielaniu zaświadczeń na prawo przywozu pobierane są wpłaty na rachunek wywozowy, przeprowadzona została następująca zmiana:

Przy udzielaniu zaświadczeń na prawo przywozu tłuszczu kostnego z poz. 215 tar. cel. pobierana będzie wpłata na rachunek wywozowy w wysokości 0,5% wartości towaru, ustalonej na gr. 50 za 1 kg.

POMOC PRZY EKSPORCIE BECZEK DO PIWA DO STANÓW ZJEDN. AM. PÓŁN.

Zgodnie z zarządzeniem Ministerstwa Przemysłu i Handlu eksport beczek do piwa do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej korzysta z pomocy 15% od ceny fob. porty polskie. Bliższych w tej sprawie informacyj udziela referat handlu zagranicznego naszej Izby.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27. I. DO 7. II. 1934.

ARGENTYNA. Z dniem 5 grudnia 1933 wprowadzony został zakaz wywozu mąki, zawierającej domieszki składników chemicznych t. zw. „ulepszających" — t. j. nieszkodliwych dla zdrowia, a stosowanych w celu „ulepszenia" gatunku mąki pod względem naprz. koloru, zapachu.

BELGJA. Projektowane jest wprowadzenie zmiany taryfy celnej, przyczem około 40 pozycyj taryfy celnej ma być objęte zwyżką.

BRAZYLJA. Z dniem 22 listopada 1933 roku wprowadzone zostały zmiany celne na aparaty chirurgiczne i dentystyczne. — Zmiana ta obejmuje około 50 pozycyj taryfy celnej brytyjskiej.

CHINY. Przymus znakowania pochodzenia importowanych towarów, którego wejście w życie miało nastąpić początkowo 1 lipca 1933 roku, a następnie 1 stycznia 1934 roku, został odroczony ponownie do 1 lipca 1934 roku.

CZECHOSŁOWACJA. Ustanowione zostało cło na kartofle młode, które wynosić ma w okresie od 15 lutego do 31 marca 130 K. c. za 100 kg. a od 15 do 23 czerwca 80 K. c. za 100 kg. brutto.

FRANCJA. Na mocy dekretu ogłoszonego w „Journal Officiel" z dnia 28 stycznia 1934 r. powiększony został kontyngent na groch i fasolę (poz. 80) przeznaczone do siewu do wysokości 6000 q.

Projektowana jest podwyżka kontyngentów na przędzę bawełnianą pochodzenia brytyjskiego.

Na mocy dekretu z dnia 30 grudnia 1933 r. podzielone zostały nowowprowadzone kontyngenty na cukierki i wyroby cukiernicze (poz. 93 bis 94); papier szmerglowy (178 ter. A.); salmiak (0.17) witriol (0.123), lakiery (298); tkaniny jutowe (394, 397) materjały odzieżowe czysto wełniane (440, 441, 441 ter); materjały z wełny mieszanej (454); papier do fotografij (464 quater A); motory „Diesla", maszyny rolnicze i ich części, kable, meble, metalowe, wozy ciężarowe i t. p. Polska zaliczona została do grupy „autres pays".

HOLANDJA. Urzędy celne w Holandji, zgodnie ze specjalnem rozporządzeniem rządu holenderskiego nie żądają przedstawienia pozwoleń wwozu na towary, które chociaż podlegają reglamentacji, zostały wprowadzone do Holandji, jako towary uszlachetnione.

Jako przykład podać można materjały bawełniane, wszelkiego rodzaju płótna i kanwy w sztukach produkcji holenderskiej, które zostały wywiezione do Niemiec w celu drukowania tychże w odpowiednie desenie.

Za uszlachetnienie jednak nie uważa się ozdabiania konfekcji sporządzonej z materjałów holenderskich.

Dekretem z dnia 29 stycznia 1934 roku skontyngentowany został import materjałów i tkanin z lnu i konopi i półpłótna. Kontyngent oparty został na bazie, wynoszącej 50 proc. przeciętnego importu w latach 1930, 1931, 1932 — jednakże pod tym warunkiem, że import tych artykułów w najwyższym wypadku wyniesie 65 proc. importu, wyżej wymienionych lat. Powyższy kontyngent obowiązuje wstecz od 1 stycznia 1934 r. na przeciąg jednego roku. W zakresie trykotarzy i bielizny, wyeliminowane zostały następujące towary: niepodlegające skontyngentowaniu, a mianowicie, buciki dziecinne, czapki, podpinki, płaszcze fryzjerskie, podwiązki do pończoch sportowych, szale. Przedłużony został upływający z dniem 1 lutego termin skontyngentowania importu kaszy.

HISZPANJA. Na mocy dekretu z dnia 15 stycznia 1934 r. wprowadzony został tymczasowy zakaz importu mięsa mrożonego służącego do wyrobu wędlin.

INDOCHINY. Z dniem 31 stycznia 1934 roku wprowadzone zostały zmiany celne na naczynia gliniane, rury gliniane, emaljowane i glazurowane inne naczynia stołowe, butelki i t. p.

KANADA. Rozporządzenie z dnia 27 grudnia 1933 wprowadza 50 proc. zniżkę stawek celnych na krochmal ziemniaczany i mąkę ziemniaczaną, przeznaczone do użytku zakładów przemysłowych w Kanadzie. Dotychczas stawki te wynosiły w taryfie preferencyjnej: 1 c. za lb, pośredniej — 2 c., generalnej 2 c.

NIEMCY. Ustawą z dnia 20 grudnia 1933 r. został obrót jajami objęty systemem kontroli. Regulowanie gospodarki w tym zakresie powierzone zostało instytucji pod nazwą „Reichsstelle für Eier", przyczem bez jej pozwolenia jaja nie mogą być dopuszczone do importu. —

Przydział dewiz dokonywany jest na podstawie specjalnego wniosku, do którego musi być załączone pozwolenie „Reichsstelle für Eier". Począwszy od dnia 1 lutego 1934 regulowanie należności za jaja importowane nie może odbywać się w ramach ogólnych pozwoleń dewizowych. W celu uskutecznienia zapłaty nieodzownem jest wniesienie specjalnego podania, opinjowanego przez „Reichsstelle".

ST. ZJEDNOCZONE. Projektowana jest zwyżka cła na papier gazetowy, która ma wynosić 5 $ od 1 tony. Projektowane jest wprowadzenie ograniczenia importu rudy manganowej.

SYRJA I WIELKI LIBAN. Z dniem 15 stycznia 1934 roku zmienione zostało cło ad valorem na cło specyficzne na oleje i tłuszcze, co się równa zwyżce cła. Cło w taryfie normalnej wynosi 530 lub 1000 piastrów od 100 kg.

WĘGRY. Dnia 1 stycznia 1934 r. weszło w życie rozporządzenie Ministerstwa Skarbu L. 158000/1933 F. M., wprowadzające na miejsce dotychczasowego powszechnego podatku obrotowego scalony podatek obrotowy od artykułów chemicznych.

Rozporządzenie to obejmuje farby, lakiery i pokosty oraz surowce i przetwory chemiczne, farmaceutyczne, kosmetyczne i kauczukowe. Szczegółowa lista jest do przejrzenia w P. I. E.

Dotychczas wprowadzono na Węgrzech scalony podatek obrotowy, prócz produktów przemysłu chemicznego na artykuły włókiennicze, żelazne i metalowe; w przygotowaniu jest projekt scalenia podatku od obrotów drzewem, materjałami budowlanemi oraz papierem.

WŁOCHY. Gazzetta Ufficiale Nr. 21 z dnia 26 stycznia br. zawiera rozporządzenie, wprowadzające następujące stawki celne na poz. 888: obuwie skórzane a mianowicie: a) buty 27.— lir. za parę, b) buciki męskie i damskie 24.—, c) półbuciki męskie i damskie 22.50, d) buciki i półbuciki dla chłopców 15.—, e) buciki i półbuciki dziecinne 10.— lir. za parę.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE i EKSPORTOWE

FIRMY, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma francuska interesuje się *krochmalem pszennym* i prosi o oferty cif Tunis. R/3201/57/Pi.

Firma niemiecka poszukuje dostawców *materjałów do polstrowania*, jak trawa morska i t. p. P/2986/59/Sz.

Na rynku holenderskim istnieje zapotrzebowanie na *papę papierową*, używaną, jako podkładki pod linoleum pod obicia i t. p. P/2826/61/R.

Firma rumuńska do produkcji papy dachowej poszukuje dostawców *tektury i surowej papy filcowej*. P/3326/42/R.

Firma z Tunisu nawiąże kontakt z eksporterami *dykt klejonych i drzewa budowlanego*. P/2563/40/Ba.

Firma w Oranie *nabedzie większe ilości dykt*. P/2810/40/Ba.

Firma w Tunisie poszukuje źródeł zakupu *drzewa budowlanego*. P/3202/3R/Ba.

Firma w Syrji pragnie nabyć różnego rodzaju *drzewo* nadające się do wyrobu wewnętrznych części dykt. P/3135/40/Ba.

Firma angielska ma zapotrzebowanie *na drewniane meble i sprzęty kuchenne* w stanie niemalowanym. — P/2962/40/Ba.

Firma w Tunisie nawiąże kontakt z eksporterami *drzewa budowlanego* i stolarskiego. P/3202/3R/Ba.

OFERTY I ZAPYTANIA FIRM AMERYKAŃSKICH.

Nr. 396/33 — Fabryka w Stanie New York, produkująca rozpylacze i aparaty pożarnicze, m. in. do zwalczania pożarów leśnych, odda przedstawicielstwo na Polskę.

Nr. 499/33 — Wytwórnia dźwigów portowych o napędzie parowym, elektrycznym i motorowym, pragnie wprowadzić swe urządzenia na rynek polski.

Nr. 534/33 — Dom importowy w New Yorku nawiąże kontakt z polskimi producentami guzików skórzanych.

Nr. 820/33 — Cztery firmy nowojorskie, trudniące się importem skórek zajęczych, króliczych i sarnich, poszukuje dostawców polskich.

Nr. 1340/33 — Fabryka aparatów do wypełniania czeków drukiem perforowanym odda przedstawicielstwo na Polskę.

Nr. 1470/33 — Firma w Bostonie, trudniąca się sprzedażą wszelkiego rodzaju szpagatów, nawiąże stosunki z polskiemi wytwórniami w tej branży.

Nr. 1547/33 — Firma w Filadelfji reflektuje na import kaszy jaglanej z Polski.

Nr. 1548/33 — Firma w New Yorku w branży skupu i sprzedaży futer na warunkach komisowych, oferuje swe usługi polskim eksporterom i importerom futer.

Nr. 1642/33 — Dom importowy w Baltimore reflektuje na zakup maku i kminku w Polsce.

Nr. 1893/33 — Firma nowojorska nawiąże kontakt z polskiemi firmami trudniącemi sie eksportem bielonej szczeciny syberyjskiej.

Nr. 1897/33 — Firma w Brooklynie zapytuje o wykałaczki z szypuł gęsich.

Nr. 1898/33 — Jedna z najstarszych agentur chmielarskich w Stanach Zjednoczonych życzy sobie otrzymać oferty c. i. f. New York oraz próbki chmielu od dostawców polskich.

Nr. 1918/33 — Dom handlowy w Filadelfji, specjalizujący się w dostawach artykułów szpitalnych i medycznych, odda przedstawicielstwo na Polskę.

Nr. 1992/33 — Dom handlowy w New Yorku, trudniący się importem skórek zajęczych i króliczych, nawiąże stosunki bądź z solidnym eksporterem, bądź z komisjonerem w danej branży.

Nr. 2064/33 — Firma w San Francisco interesuje się importem polskich koców wełnianych w najlepszym gatunku oraz tkanin wełnianych wogóle.

SPRAWY TURYSTYCZNE

ZAGADNIENIE TURYSTYKI W GDYNI.

Ruch przyjezdnych ma zawsze dodatnie znaczenie dla każdego miasta. Każdy przyjezdny, czy to turysta, przybywający z kraju lub z zagranicy, czy też letnik, przybywający na dłuższy pobyt, pozostawiają w mieście pieniądze. —

Gdynia i wybrzeże miały już wielokrotnie możność poznać znaczenie tego ruchu, zwiększającego nietylko obroty hoteli, pensjonatów i restauracyj, lecz i obroty kupiectwa, o ile po-

trafi ono dostosować się do potrzeb przyjezdnych. Aby jednak ten ruch przyjezdnych utrzymać i rozwinąć, należy odpowiednio przygotować miasto do obsługi przyjeżdżających. Od kilku lat sprawami związanemi z turystyką, zajmuje się Związek Propagandy Turyst. w Gdyni, który ma już kilka chlubnie zapisanych stronic swej krótkiej historji.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni również zajmuje się sprawami turystyki w swym okręgu i niejednokrotnie zabierała głos w tych sprawach, które się wiążą z ogólnemi interesami handlu i przemysłu.

W celu skoordynowania tak ważnych dla Gdyni i dla Pomorza czynności pomiędzy Izbą a Związkiem Propagandy Turystyki w Gdyni, nastąpiło porozumienie pomiędzy Izbą a Związkiem, co do ścisłej współpracy. W związku z tem Związek Propagandy Turystyki w Gdyni dokooptował do swego zarządu w charakterze stałych delegatów Izby p. dyrektora H. Krupskiego i p. redaktora L. Godlewskiego.

Ze względu na to, że Gdynia i wybrzeże posiadają tak wiele pierwszorzędnych walorów turystycznych i są niewątpliwie jednym z najważniejszych ośrodków turystycznych w kraju inicjatywa Izby i Związku w kierunku połączenia swych usiłowań, może mieć doniosłe znaczenie dla rozwoju turystyki, tak w Gdyni, jak i na wybrzeżu, oraz najbliższych malowniczych i posiadających wiele cennych zabytków historycznych okolicach Pomorza.

WYSTAWY I TARGI

PRZEDSTAWICIELSTWO TARGÓW POZNAŃSKICH NA GDYNIĘ I W. M. GDAŃSK.

W Gdyni uruchomione zostało Przedstawicielstwo Targów Poznańskich na Gdynię i W. M. Gdańsk. Przedstawicielstwo udziela wszelkich informacyj, przyjmuje zgłoszenia udziału na Targach, organizuje stoiska zbiorowe i t. p. Adres Przedstawicielstwa: Gdynia ul. Starowiejska 47. m. 8. — tel. 22-24.

Zainteresowanie Targami Poznańskiemi w r. bież. jest bez porównania większe, niż w r. zeszłym. Dowodem tego jest, że liczba firm zgłoszonych do końca stycznia czterokrotnie przewyższa liczbę zgłoszeń w tym samym czasie w roku zeszłym.

MIĘDZYNARODOWE TARGI W RIO DE JANEIRO.

Jak donosiliśmy już w Nr. 3 naszego Biuletynu w czasie od dnia 12. VIII. do 15. XI. br. odbędą się w Rio de Janeiro, Targi Międzynarodowe, zorganizowane z okazji upływu pierwszego stulecia utworzenia Dystryktu Federalnego.

Zgłoszenia udziałów w zaznaczonych Targach przyjmowane są od dnia 2. I. do dnia 12. VII. br.

Rząd stanu Rio de Janeiro zaprosił rządy państw obcych, oraz instytucje i osoby reprezentujące produkcję poszczególnych państw do wzięcia udziału w Targach, a tut. Federacja Zagranicznych Izb Handlowych w Brazylji zaproponowała połączenie poszczególnych pawilonów izb zrzeszonych w Federacji.

Ceny terenów na zaznaczonych Targach wynoszą:

I. Tereny wewnętrzne o obszarze:

od 1 do 5 m kw.	Rs. 200 $ 000 za m^2
od 6 do 10 m kw.	Rs. 180 $ 000 za m^2
od 11 do 20 m kw.	Rs. 170 $ 000 za m^2
od 21 do 30 m kw.	Rs. 165 $ 000 za m^2
od 31 do 100 m kw.	Rs. 160 $ 000 za m^2

Tereny o obszarze ponad 100 m kw. będą udzielane po cenie 160 $ 000 za każdy z pierwszych 100 m kw., a pozostałe po 80 $ 000 za m. kw.

II. Tereny zewnętrzne.

przeznaczone pod budowę pawilonów przemysłowych:

od 1 do 30 m kw.	Rs. 70 $ 000 za m kw.
od 31 do 50 m kw.	Rs. 50 $ 000 za m kw.
od 51 m kw. wzwyż	Rs. 30 $ 000 za m kw.

Z uwagi na usilne starania w kierunku intensyfikacji polsko-brazylijskich obrotów handlowych, byłoby wysoce pożądanem urządzenie pawilonu polskiego, w którym zostałyby wystawione wytwory przemysłu polskiego i ewentualnie niektóre produkty rolne. — Izba uprasza firmy zainteresowane w handlu z Brazylją o wypowiedzenie swych zapatrywań i dezyderatów w tej sprawie.

KOMUNIKATY

W dniu 17 lutego br. zawiązało się w Gdyni „Stowarzyszenie Chrześcijańskich Kupców Podróżujących i Przedstawicieli Handlowych". Do zarządu wybrani zostali pp.: Konkolewski Bazyli — prezes, Ratajczak Benon — wiceprezes, Mroziński Ignacy — skarbnik, Jędrzejek Albin — sekretarz i Skręty Franciszek zast. sekretarza.

Powyższe stowarzyszenie przystąpiło do Rady Zrzeszeń Chrześcijańskich Kupców Podróżujących i Przedstawicieli Handlowych R. P. w Poznaniu.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

NUMER 5 — 22. II. 1934

PRYWATNE KAPITAŁY POLSKIE ZAMAŁO INTERESUJĄ SIĘ GDYNIĄ.

Wedle zestawień statystycznych siedemdziesiąt procent naszych obrotów handlu zagranicznego przeszło w roku 1933 przez porty polskie, z czego znowu na Gdynię przypada więcej aniżeli na Gdańsk.

Miejsce przepustowe jakiem jest Gdynia powinno zwrócić na siebie większą uwagę naszego prywatnego kapitału. Tutaj jest to jedyne miejsce, gdzie fala pieniędzy, obsługujących import, eksport i tranzyt, pozostawia za sobą ślady decydujące o rentowności portu i firm, tu pracujących. Niema może w Polsce drugiego takiego miejsca, w któremby kapitał prywatny znalazł tak dogodne warunki zarobkowania, jak w Gdyni.

Te dogodne warunki stworzyły kapitały państwowe, oddając do użytku jeden z najlepszych i najbardziej nowożytnych portów, łącząc go dostateczną siecią kolejową z zapleczem, a tem samem przyciągając do portu coraz to nowe linje okrętowe wiążące Gdynię z najważniejszemi portami wszystkich części świata.

Zdawaćby się mogło, że prywatne kapitały polskie mając tak sprzyjające warunki przypuszczą formalny atak na Gdynię i obsadzą wszystkie ważniejsze placówki handlowo-przemysłowe i wezmą udział w dalszej rozbudowie inwestycyjnej (magazyny) portu i miasta. —

Tymczasem udział polskiego kapitału prywatnego można nazwać więcej niż skromnym na terenie naszego młodego, a tak żywotnego portu dotychczas w dalszym ciągu zasilanego kapitałem państwowym. Wkraczanie, coraz to większe, kapitału zagranicznego do Gdyni jest tylko potwierdzeniem tego smutnego stanu rzeczy.

A jeżeli już teraz w czasach kryzysowych mamy w Gdyni zamało magazynów i urządzeń przeładunkowych to co będzie w chwili ożywienia się konjunktury i powrotu do normalnych stosunków handlowych z zagranicą?

W dziedzinie rybołówstwa morskiego, w handlu i przemyśle rybnym na terenie portu rybackiego w Gdyni brak zainteresowania się prywatnego kapitału polskiego jest szczególnie widoczny.

Port rybacki posiada dwa magazyny tranzytowe dla śledzi solonych wybudowane przez Min. Przemysłu i Handlu. Magazyny te wykazują pełną swą rentowność, są już jednak zamałe i nie mogą obsłużyć wielkiego zapotrzebowania. Obecnie składuje się śledzie pod gołem niebem na placu, ponieważ brak jest inicjatywy prywatnej dla rozbudowy dobrze rentujących się magazynów.

W porcie rybackim w Gdyni brak jest specjalnej chłodni śledziowej o pojemności przynajmniej 30 tysięcy dużych beczek śledzi, bez czego nie może być mowy o rozwoju tak dobrze zapowiadającego się w roku ubiegłym importu bezpośredniego przez Gdynię. Taka chłodnia śledziowa może mieć zgóry zapewnione ładunki towaru, co przecież decyduje o rentowności takiej inwestycji. Niema jakoś tego prywatnego kapitału polskiego interesującego się temi zagadnieniami gospodarczemi, wskutek czego port rybacki w Gdyni jest ograniczony w swoich możliwościach rozwojowych.

W porcie rybackim w Gdyni są dogodne warunki dla powstania nowych wędzarń i fabryk konserw rybnych, wytwórni skrzynek i skrzyń oraz beczek i sieci rybackich, niema tylko kapitału dla obsługi tych potrzeb.

Nasze rybołówstwo morskie potrzebuje nowych kutrów motorowych, które wykazały w sezonie bieżącym dobrą opłacalność. Niema jednak możności sfinansowania budowy nowych jednostek pływających dla naszych rybaków.

Nasze rybołówstwo śledzi na Morzu Północnem ma zapewnioną dochodowość wobec zwolnienia od cła, o tem jednak nie wie nasz prywatny kapitał polski i pozwala aby obce kapitały zagraniczne (holenderskie) miały wpływ decydujący w tych przedsiębiorstwach.

Ten krótki przegląd tylko jednej dziedziny rybackiej w Gdyni mówi dość dobitnie o braku polskiego kapitału prywatnego tak mało interesującego się możliwościami zarobkowania w naszym porcie.

Zapewne i inne odcinki życia gospodarczego Gdyni mogłyby wykazać takie same braki, a czas najwyższy, aby tego nie było.

Bronisław Sotkowski.

KRONIKA

— *Ruch w porcie rybackim w Gdyni* w ubiegłych dwu tygodniach (od 7. II. do 20. II. br.) był nadal bardzo ożywiony. Oprócz normalnego dowozu własnych połowów (szproty), zawinęło do portu rybackiego osiem okrętów ze śledziami solonemi, świeżem w lodzie, zamrożonemi, mączką rybną itp. Dwa statki przybyły z Anglji, jeden ze Szwecji, jeden z Danji, a cztery z Norwegji.

Z portu rybackiego wysłano w tym czasie 115 wagonów z rybami, z czego część z rybami świeżemi w lodowniach.

— *Firmy importu śledzia solonego na terenie Gdyni i w Gdańsku* zupełnie otwarcie przyznają się do wzmożonych obrotów w okresie dochodzeń przeciw polsko-holenderskim towarzystwom połowu śledzi, niemogącym wobec zarządzeń władz sprzedawać swego towar. Widać z tego jasno, że śledzie solone z połowów polskich odgrywają na rynku krajowym poważną rolę, z czem liczyć się muszą importerzy śledzi solonych. Tak samo niższe ceny pobierane za śledzie solone z polskich połowów, przyczyniają się do obniżki angielskich śledzi importowanych, ponieważ jakość polskich śledzi zaczyna już dorównywać śledziom importowanym (niektórym gatunkom.)

— *Import śledzi solonych i zamrożonych.* Od dnia 12 do 20 bm. przybyły do portu rybackiego. Dnia 12-go lutego z Norwegii statek Luna przywożąc 671/1 oraz 64/2, 50 worków mączki rybnej i 220 skrzyń śledzi zamrożonych. Dnia 13 lutego statek Akershuss 1.865 skrzyń śledzi zamrożonych. Dnia 15 lutego statek Siggen 71/1 beczek śledzi solonych oraz 115 skrzyń śledzi zamrożonych z Norwegji. Dnia 16 lutego statek Svenske z Anglji 1.175/1 i 90/2 śledzi solonych yarmudzkich.

Dnia 17 lutego statek Tempo 925/1 oraz 180/2 beczek śledzi yarmudzkich z Anglji. Dnia 19 lutego statek Bretagne z Norwegji 260 skrzyń śledzi zamrożonych oraz 150 skrzyń dorszy zamrożonych.

— *Po miesięcznej przerwie pierwsze śledzie świeże w lodzie* przywiózł z Norwegji statek Justi w ilości 1.158/1 oraz 100/2 skrzyń w dniu 19 lutego po południu. Praca w Hali i Chłodni Rybnej nad wyładunkiem tego transportu trwała również w nocy ze względu na konieczność szybkiego wyładunku, i do takiego rodzaju pracy jest specjalnie przygotowaną.

Miesięczna przerwa w dostawie tego zasadniczego surowca dla naszych wędzarń i fabryk konserw spowodowana została brakiem połowów w Norwegji. Takiej katastrofy Norwegja nie pamięta od trzydziestu lat, a spowodowały ją przedewszystkiem ciągłe burze. W ostatnich dniach sytuacja się nieco poprawiła, tendencja jednak jest mocna na te śledzie w lodzie ze względu na duże zapotrzebowania.

— *Próbny transport dorszy oczyszczonych w lodzie* przywiózł z Danji 19 lutego (Noxe na Bornholmie) kuter duński Rona 14. w ilości 4.000 kg bez głów i wnętrzności a 1.000 kg tylko oczyszczonych. Towar przyszedł w skrzynkach a 35 kg netto opakowany w lodzie, w bardzo dobrym stanie. Całkowity ładunek oddano do zamrożenia Chłodni Rybnej.

— *Ciekawa transakcja sprzedaży kutra duńskiego w Gdyni* została dokonana w dniu 19 lutego w porcie rybackim. Oto kuter z Danji, Rona nr. 14 mający na pokładzie dorsze, po wyładunku towaru został zakupiony przez kilku rybaków z Gdyni. Cena wynosi około 13 tysięcy złotych, za cały kuter z motorem 35 HP. Kuter jest długi 13 m. i ma za sobą sześć lat od daty spuszczenia na wodę, czyli jest jeszcze mało zużytym kutrem. Cena ta jest bardzo niską, jeśli się zważy, że sam motor tego rodzaju 35 HP. wyrób polski kosztuje około 15 tysięcy złotych, a całkowity kuter przeszło 30 tysięcy złotych.

W Danji cena kutrów rybackich również nowych jest obecnie bardzo niską w stosunku do kosztów kutra wybudowanego w Gdyni i zaopatrzonego w polski motor. Budowa kutrów w Gdyni musi się więc liczyć z taką konkurencją i zapewne dojdzie się do poważnej obniżki cen kutrów polskich.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
Cieszyn	20. 2.	24. 2.	28. 2.	—	3. 3.
Poseidon	27. 2.	3. 3.	7. 3.		10. 3.
Śląsk	6. 3.	10. 3.	14. 3.		17. 3.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — z Gdyni 26./27. 2. s/s Skjold — z Gdyni 12./13. 3.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Irene		24. 2.	
Minos	26. 2.	3. 3.	28. 2.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 21. 2. — z Gdańska 24. 2.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 28. 2. — z Gdańska 3. 3.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 7/8. 3. — z Gdańska 10. 3.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.
Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterranean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni 27. 2. s/s Ingeborg — z Gdyni 14. 3.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 27. 2. — z Gdańska 1. 3.
s/s Erna — z Gdyni 13. 3. — z Gdańska 16. 3.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Santa Cruz — z Gdyni 23. 2. — z Gdańska 22. 2.
s/s Akershus — z Gdyni 2. 3. — z Gdańska 1. 3.
s/s Santa Cruz — z Gdyni 9. 3. — z Gdańska 8. 3.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdyni 26. 2. — z Gdańska 24. 2.
s/s Luna — z Gdyni 3. 3 — z Gdańska 3. 3. (tylko do Bergen)
s/s Jaederen — z Gdyni 12. 3. — z Gdańska 10. 3.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.
Notice: Through B/L to all North Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Karlskrony (Carlskrona) — Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 14. 3. — z Gdańska 13. 3.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 20. 2. — z Gdańska 22. 2.
s/s Iwan — z Gdyni 6—8. 3. — z Gdańska 8—10. 3.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 14. 3. — Gdańska 13. 3.

Do Królewca (Königsberg) — Libawy (Libau)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Wilhelm Lühring — z Gdyni ca 27. 2. — z Gdańska ca 25. 2.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Irene — z Gdańska 24. 2. s/s Minos — z Gdańska 3. 3.

Do Hamburga (Hamburg)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Little Evy — z Gdyni 23. 2. s/s Little Evy — z Gdyni 5. 3.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s	Odjazdy — Sailings Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Samland			24. 2.
Hermann	20. 2.	24. 2.	27. 2.
Brake	24. 2.	27. 2.	3. 3.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów położonych nad Łabą.
Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterranean Ports and Elbe Ports.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s	Gdynia	Gdańsk	Hamburg
	Odjazdy — Sailings		
Tczew	24. 2.	26. 2.	2. 3.
Tczew	6. 3.	7. 3.	12. 3.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 27. 2. — z Gdańska 2. 3.
s/s Cieszyn — z Gdyni 6. 3. — z Gdańska 9. 3.
s/s Chorzów — z Gdyni 13. 3. — z Gdańska 16. 3.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Antwerpja czwartki i soboty	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Fortuna			22. 2.	24. 2.
Egeria		20. 2.	26. 2.	28. 2.
Condor	22. 2.	24. 2.	1. 3.	3. 3.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Tczew	27. 2.	2. 3.	9. 3.
Cieszyn	6. 3.	9. 3.	14. 3.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 1. 3. — z Gdańska 3. 3.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Theseus — z Gdyni 26. 2. — z Gdańska 28. 2.
s/s Orpheus — z Gdyni 4. 3. — z Gdańska 7. 3.
s/s Rhea — z Gdyni 13. 3. — z Gdańska 14. 3.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Premjer — z Gdańska 27. 2. — z Gdyni 1. 3.
s/s Premjer — z Gdańska 13. 3. — z Gdyni 15. 3.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 6. 3. — z Gdyni 8. 3.
s/s Baltonia — z Gdańska 20. 3. — z Gdyni 22. 3.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 28. 2. — z Gdyni 1. 3.
s/s Lwów — z Gdańska 7. 3. — z Gdyni 8. 3.
s/s Lublin — z Gdańska 14. 3. — z Gdyni 15. 3.

Do Leith

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Minorca — z Gdyni 24. 2.
s/s Helmond — z Gdyni 3. 3.
s/s Hague — z Gdyni 9./10. 3.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — z Gdyni 27. 2. — z Gdańska 2. 3.
s/s Skjöld — z Gdyni 13. 3. — z Gdańska 16. 3.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Charkow — z Gdyni 17/18. 3.

Bergenske Baltic Transports Ltd.
s/s Mansuria — z Gdyni i Gdańska 23. 2. s/s Neapel — z Gdyni i Gdańska 20. 3.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)
s/s Dorrit — z Gdyni 26. 2.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas—Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.
s/s Lisboa — z Gdyni 12. 3. — z Gdańska 12./15. 3.
Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości. Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapel — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mansuria — z Gdyni 23. 2. — z Gdańska 23. 2.
s/s Neapel — z Gdyni i Gdańska 20. 3.
Laduje również bezpośrednio do Port Vendres.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Vikingland — z Gdyni 26. 2. — z Gdańska 27. 2.
m/s Blaland — z Gdyni 6. 3. z Gdańska 7. 3.
Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line
s/s Scanstates — z Gdyni 28. 2. s/s Cliffwood — z Gdyni 5. 3.
s/s Scanyork — z Gdyni 9. 9.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka
s/s Pulaski — z Gdyni 1. 3.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)
s/s Pedro Christofersen — z Gdyni 21. 2.

Bergenske Baltic Transports Ltd.
s/s Aura — z Gdańska ca 23. 2.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)
s/s Machaon — z Gdyni 31. 3. s/s City of Eastbourne — z Gdyni 10. 3.

Gdynia — Cape Town — Algoa Bay — Mossel Bay — Durban — East London — Laurenco Marqués

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Gunnaren — z Gdyni 17. 3.

Cape Town, Fremantle. Adelaide, Melbourne, Sydney, Brisbane.

Bergenske Baltic Transports Ltd.
m/s Triton — z Gdyni 7. 3.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanmail 2. 3.	28. 2.	s/s Scanyork 3. 3.
		16. 3.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko 24. 2.	s/s Kościuszko 8. 3

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax / Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni / Due to arrive at Gdynia
s/s Kościuszko 26. 2.	s/s Kościuszko 8. 3.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Cieszyn		24. 2.	28. 2.	—	3. 3.
s/s Poseidon	27. 2.	3. 3.	7. 3.	—	10. 3.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
s/s Samland			24. 2.
s/s Hermann	20. 2.	24. 2.	27. 2.
s/s Drake	24. 2.	27. 2.	3. 3.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Chorzów 24. 2.
z Rotterdamu — s/s Śląsk 3. 3.
z Rotterdamu — s/s Cieszyn 17. 3.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Antwerp	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Fortuna				24. 2.
Egeria		20. 2.	26. 2.	28. 2.
Condor	22. 2.	24. 2.	1. 3.	3. 3.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Tczew 23. 2.
z Antwerpji — s/s Śląsk 28. 2.
z Antwerpji — s/s Cieszyn 14. 3.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Irene				24. 2.
Minos	22. 2.	26. 2.	28. 2.	3. 3.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Premjer	22. 2.	25. 2.	27. 2.
s/s Premjer	8. 3.	11. 3.	13. 3.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	1. 3.	4. 3.	6. 3.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lwów	1. 3.	4. 3.	7. 3.
s/s Lublin	8. 3.	11. 3.	14. 3.
s/s Lwów	15. 3.	18. 3.	21. 3.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi z				Przyjazd
	Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdańsk/Gdynia
m/s Rydboholm			20. 1.		2. 3.
s/s Tugela	20. 1.	29. 1.	5. 2.		10. 3.
m/s Stureholm		17. 1.	30. 1.		8. 3.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania kawy

	Termin wyjścia			Przyjazd	
	z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	Gdynia	Gdańsk
par. Navigator				24. 2.	26. 2.
par. Bore VIII	12. 2.	14. 2.	16. 2.	15. 3.	17. 3.

Lewant — Gdynia/Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	Termin wyjścia							Przypuszczalny termin nadejścia
m/s	Pireus	Istanbul	Izmir	Beurouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Gdynia—Gdańsk
Blaland	26. 1.	28. 1.	2. 2.	2. 2.	—	12. 2.	—	4. 3.
Hemland	31. 1.	3. 2.	—	8. 2.	12. 2.	—	22. 2.	13. 3.
Nordland	14. 2.	16. 2.	—	19. 2.	25. 2.	5. 3.	—	24. 3.
Gotland	27. 2.	—	4. 3.	—	8. 3.	15. 3.	—	4. 4.

Morze Śródziemne — Marsylja, Zachod. Włochy, Bari, Sycylja

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Termin wyjścia							Przypuszczalny termin nadejścia
	Marsylia	Genua	Livorno	Syrakuzy	Catania	Messina	Palermo	Gdynia—Gdańsk
par. Calabria	—	10. 2.	—	—	16. 2.	17. 2.	20. 2.	10. 3.

Japonja — Filipiny — Chiny — Półn. Malakka — Gdynia

Polska Agencja Morska (PAM.)

s/s Perseus — odjazd z Singapore 1. 2. — przyjazd do Gdyni 15. 3.
s/s Saperdon — odjazd z Singapore 21. 2. — przyjazd do Gdyni 4. 4.

„G E T E H A"
Gdyńskie Towarzystwo Handlowe
ul. Lipowa, róg Świętojańskiej — Telefon 1466-1429
Artykuły żelazne, techniczne, okucia budowlane i meblowe
węgiel, koks koncernu „R o b u r".

KUPUJ
WYROBY KRAJOWE
Pamiętaj, że każdy grosz wydany na towar zagraniczny, pogłębia — kryzys, zwiększa bezrobocie! —
Wszelkich informacyj dotyczących krajowych źródeł zakupu udziela odwrotnie:
Izba Przem.-Handlowa w Gdyni

KOLEJOWE
LISTY PRZEWOZOWE
Z DRUKIEM FIRMY
wykonują po najtańszych cenach
ZAKŁADY GRAFICZNE BOLESŁAWA SZCZUKI
Telefon 80 Wąbrzeźno - Pomorze ul. Mickiewicza 1

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III — GDYNIA, 5 marca 1934 r. — NR. 6

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska, tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartałnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

WALKA O TRANZYT.

W numerze ostatnim naszego Biuletynu poruszyliśmy sprawę współzawodnictwa pomiędzy Gdynią a innemi portami, zwłaszcza zaś Hamburgiem i Bremą, o tranzyt do Czechosłowacji. Współzawodnictwo to jednak jest tylko epizodem w toczących się walkach konkurencyjnych niemal ogólnych o zdobycie jaknajszerszych obszarów zaplecza pomiędzy szeregiem portów europejskich, przyczem, i to jest zjawiskiem charakterystycznem, wszystkie porty usiłują ściągnąć do siebie największą ilość towarów, względnie chociażby utrzymać stan posiadania, pochodzących, względnie przeznaczonych do krajów Europy Środkowej.

Ostatnio naprz. wybuchła ostra walka konkurencyjna pomiędzy Triestem a Hamburgiem i Bremą o rynek austrjacki — na tle udzielania refakcji dla towarów kolonjalnych sprowadzanych do Austrji przez port triesteński. W odpowiedzi na to zarządzenie ze strony włoskiej w Hamburgu i Bremie utworzony został Hanseatycki związek obronny (Hanseatischer Abwehrverband), celem którego jest stworzenie dla towarów kolonjalnych, sprowadzanych do Austrji, takich samych warunków, jak w porcie Triestu.

Nie chodzi już tu w danym wypadku o nowe zdobycze, lecz, jak podkreślają głosy niemieckie, o zachowanie stanu posiadania na tym rynku, który od zawsze utrzymywał stosunki z temi staremi portami niemieckiemi. Tak czy inaczej stwierdzić należy, że istniejący od kilku lat układ pomiędzy portami niemieckiemi a Triestem, rozgraniczający geograficznie podział sfer wpływów tych portów, a idący na południe i północ od linji Norymbergja—Augsburg, został zerwany. Jakie walka ta przybierze rozmiary, powiedzieć narazie trudno, gdyż wchodzą tu w rachubę nie tylko czynniki natury gospodarczej, lecz również i czynniki polityczne. Faktem jest również, że poza środkami o charakterze wybitnie bojowym i konkurencyjnym, jakie przedsięwzięły oba wspomniane porty niemieckie, z dniem 15. bm. wchodzą w nich w życie nowe taryfy opłat portowych. Pozostawiając omówienie tych nowych taryf do następnego numeru, już teraz stwierdzić możemy, że powstają w związku z tem nowe okoliczności, które wymagać będą uważnego przestudjowania zwłaszcza w związku z usiłowaniami ze strony Polski zdobycia możliwie najszerszego udziału w tranzycie do Czechosłowacji.

Ciekawem jest przy tej sposobności zanotować rozumowania wydawanego w Hamburgu pisma Deutsche Verkehrs-Nachrichten, które w numerze z dn. 20 lutego poświęca artykuł wstępny polemice z prasą polską na temat walki taryfowej pomiędzy kolejami polskiemi, a niemieckiemi dla tranzytu do Czechosłowacji. Pismo to twierdzi mianowicie, iż mniemanie, że koleje niemieckie ze względów konkurencyjnych obniżyły frachty poniżej własnych kosztów, jest na niczem nieoparte i że koleje niemieckie zmuszone są jedynie do walki obronnej przeciw „agresywności" ze strony polskiej. Według danych posiadanych przez pismo, taryfy niemieckie nietylko nie są niższe od polskich, lecz nawet utrzymywane są na poziomie wyższym konkurencyjność zaś zostaje utrzymana dzięki bliższej odległości uprzemysłowionych centralnych i zachodnich prowincyj Czechosłowacji od portów niemieckich. Na zakoń-

czenie swoich wywodów pismo wyraża przewidywania, że walka konkurencyjna pomiędzy kolejami polskiemi a niemieckiemi, w której wmieszane są również interesy czynników, dążących do pozyskania tranzytu czechosłowackiego ku południowym portom, spowoduje dla kolei polskich jeszcze większe straty, niż te, jakie obecnie zmuszone są ponosić.

W tym stanie rzeczy stwierdzić nam wypadnie, że w tej ogólnej walce o tranzyt do państw, nie posiadających własnego dostępu do morza, spotykamy się ze zjawiskiem o charakterze zbliżonym do tej walki, jaką toczą pomiędzy sobą różne państwa o zdobycie rynków dla swej produkcji, jak naprz. Polska i Anglja o rynki skandynawskie dla swego węgla, w wyniku której straty ponoszą strony pomiędzy sobą konkurujące, a wszelkie zyski państwa, o których rynki toczy się walka. W walce tej wchodzą w grę nietylko dążenia do obniżenia ceny produktów, lecz również i konkurencja frachtów morskich i lądowych, zjawisko, pogłębiające kryzys w przemyśle transportowym i odbijające się fatalnie na szeregu innych dziedzin gospodarczych państw, pomiędzy sobą konkurujących.

Wydaje się więc, że utrzymywać sytuację taką na dłuższą metę jest jawną anomalją ekonomiczną i że w tych warunkach dążyć należy do osiągnięcia nareszcie pełnych rozwagi porozumień międzynarodowych.

L. G.

REWIZJA UMOWY ZBIOROWEJ W POLSKIEJ MARYNARCE HANDLOWEJ.

Dnia 21 lutego br. wydał przewodniczący Komisji Rozjemczej a zarazem i superarbiter p. inż. Jerzy Drecki orzeczenie superarbitralne, rozstrzygające nieuzgodnione punkty umowy zbiorowej, o których wspomnieliśmy w naszym poprzednim artykule.

W pierwszym rzędzie rozstrzygnął superarbiter wniosek co do wyłączenia statków żeglugi nieregularnej z pod działania umowy zbiorowej.

Powyższy wniosek Związku Armatorów Polskich został odrzucony, przyczem postanowiono, że umowa zbiorowa obowiązywać będzie nadal zarówno na statkach linij regularnych, jak i na statkach żeglugi nieregularnej.

Powody, które kierowały Zw. Amatorów dla postawienia powyższego wniosku, miały charakter bardzo poważny, opierający się w pierwszym rzędzie na głębokich zmianach strukturalnych, towarzyszących powojennemu rozwojowi żeglugi morskiej. Biorąc za podstawę swych rozważań raport specjalnego komitetu trampowego, wyłonionego przez angielską izbę żeglugową, Związek Armatorów Polskich wykazał, iż żegluga nieregularna, przechodzi w obecnej dobie zasadnicze przeobrażenia i koncentruje się przedewszystkiem w rękach tych bander, które dzięki swym niskim kosztom eksploatacyjnym, mogą skutecznie konkurować z innemi banderami na międzynarodowym rynku frachtowym. Ponieważ koszty eksploatacyjne innych bander przeważnie już są obniżone w sposób ukryty przez dewaluację narodowego pieniądza, jak to ma miejsce w Ameryce, Anglji, krajach skandynawskich i w większości krajów nadbałtyckich, muszą państwa pozostałe przy walucie złotej obniżać wszystkie elementy swych kosztów eksploatacyjnych drogą zniżki cen, co naturalnie daje się osiągnąć jedynie z wielkiemi trudnościami i w sposób bardziej powolny, niż szybko postępująca dewaluacja pieniądza.

Nadmienić wypada, że niektóre państwa nie poprzestają jedynie na ukrytej obniżce kosztów eksploatacyjnych w formie dewaluacji pieniądza, lecz jak to np. miało miejsce w ubiegłym roku w Szwecji i Finlandji, mimo spadku waluty jeszcze obniżają znacznie płace załogi.

Na skutek powyższych zjawisk koncentruje się obecnie żegluga nieregularna głównie pod banderą japońską, o ile chodzi o żeglugę oceaniczną, pod banderą jugosłowiańską, grecką i egipską, o ile chodzi o żeglugę śródziemnomorską i pod banderami państw skandynawskich, o ile chodzi o żeglugę na Bałtyku i Morzu Północnem. M. in. tonaż trampów fińskich podniósł się o 28% w czasie od 1 stycznia 1932 do 1 października 1933 r.

Na tle tej ogólnej sytuacji światowej polska żegluga nieregularna, uprawiana przez 2 przedsiębiorstwa, a mianowicie: przez Żeglugę Polską S. A. i Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe „Polskarob", znajduje się w położeniu bardzo ciężkiem.

Mając na uwadze powyższą sytuację domagał się Związek Armatorów Polskich, aby, przez wyłączenie trampów z pod działania umowy zbiorowej, usztywniającej, wobec obowiązującego 6-miesięcznego terminu wymó-

wienia, kalkulację, umożliwić sobie przystosowanie się do wahań rynku frachtowego, w krótszych odstępach czasu. Związek Armatorów wskazał przytem, że dwa poważne rodzaje żeglugi, a mianowicie: żegluga holownicza i żegluga przybrzeżna nie posiadają umów zbiorowych, co jednakże nie wpływa na pogorszenie się ogólnych warunków pracy w obu tych działach, a raczej przeciwnie sprzyja wytworzeniu się w nich warunków spokojnej i ustabilizowanej współpracy pomiędzy pracodawcą a pracobiorcą. Również i duży odłam pracowników w polskiej marynarce handlowej, a mianowicie: oficerowie nie posiadają umów zbiorowych, która to okoliczność również nie jest uznaną za pogarszającą ich warunki pracy, lecz raczej za bardziej dostosowaną do charakteru tej pracy, uzależnionej na każdym prawie statku od innych warunków eksploatacyjnych.

Wreszcie istnieje cały szereg krajów wzgl. bander, nieposiadających umów zbiorowych, a w konsekwencji tego regulujących stosunek pracy jedynie w drodze umowy indywidualnej.

Jeżeli mimo tak ważkich argumentów superarbiter odrzucił odnośny wniosek Związku Armatorów, to niewątpliwie uczynił to w zrozumienie dużej doniosłości, oraz wielkiej wagi, jaką przykładają pracobiorcy, oraz reprezentujące ich związki do instytucj umów zbiorowych, a to tembardziej, że Polska należy do rzędu tych państw, w których system umów zbiorowych przyjął się prawie powszechnie. Orzeczenie superarbitralne niewątpliwie pozbawia żeglugę trampową tej elastyczności w kalkulacji kosztów eksploatacyjnych, do której dążyła. O ile przez to pogorszą się warunki konkurencyjne i eksploatacyjne polskiej żeglugi nieregularnej w przyszłości, będziemy mogli ocenić dopiero po pewnym upływie czasu. Nie ulega jednak wątpliwości, że pierwszy punkt orzeczenia superarbitralnego jest dużem zwycięstwem związków zawodowych wzgl. zwycięstwem idei trwałego normalizowania dziedziny pracy na polskich morskich statkach handlowych.

W drugim punkcie swego rozstrzygnięcia obniżył superarbiter obowiązujące dotychczas miesięczne stawki płac o przeciętnie 11%. Zarazem wbrew wnioskowi Zw. Armatorów Polskich pozostawił wymienione w taryfie płac przy poszczególnych kategorjach pracowników dodatki na linji angielsk. (eksploatowanej przez Polsko-Bryt. Tow. Okrętowe) i na linji transatlantyckiej (eksploatowanej przez Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe, S. A.)

Związek Armatorów żądał obniżki 30%, wykazując w swojej argumentacji, że płace w polskiej marynarce handlowej właściwie niewiele różnią się obecnie od płac w r. 1929. Wprawdzie w międzyczasie miały miejsce 2-krotne obniżki płac, obie jednak zmniejszyły zarobki członków załóg mniejwięcej jedynie o 5%, gdyż obie obniżki (w r. 1931 — 3% i w r. 1932 — 10%) w znacznym stopniu skompensowane zostały ustępstwami ze strony armatorów w dziedzinie świadczeń socjalnych.

Żądanie 30%-wej obniżki zostało wysunięte przez armatorów przedewszystkiem z uwagi na zagadnienie konkurencyjności polskiej floty handlowej z jej najbliższymi sąsiadami, względnie z banderami tych państw, które najczęściej zawijają do Gdańska i Gdyni. Z zestawienia porównawczego wynikało, że płace obcych załóg okrętowych były aż do dnia 1 marca br., a więc do czasu, od którego obowiązuje na wstępie wspomniana 11%-wa obniżka płac — niższe od płac polskich średnio o: 8,7% w Niemczech, 26,6% w Norwegji, 27,1% w Szwecji, 29,5% w W. M. Gdańsku, 45,8% w Estonji, 47% w Łotwie, a nawet 52,1% w Finlandji. W związku z tem wysunął Zw. Armatorów tezę, że płace w państwach, będących najpoważniejszymi konkurentami dla polskiej floty handlowej, były średnio niższe o 33,9% od płac polskich.

Pozatem na podstawie danych statystycznych, ogłoszonych przez Główny Urząd Statystyczny w Warszawie, Związek Armatorów wykazał, że realna wartość płacy, otrzymywanej w r. 1933, w porównaniu z rokiem 1929, wzrosła prawie o 14%, a po uwzględnieniu 5% obniżki faktycznej, o której wspomnieliśmy wyżej, płace w r. 1933 były pod względem wartości realnej jeszcze o 9% wyższe od zarobków w r. 1929.

Związki Zawodowe przeciwstawiły tej argumentacji przedewszystkiem specyficzne warunki pracy na morzu, dorywczość tej pracy z uwagi na przepełnienie rynku pracy, mniejszą wartość realną płac w Polsce w porównaniu do takiej samej wartości w innych krajach, jak również i specjalną drożyznę zarówno artykułów żywności, jak i czynszów najmu, panującą w Gdyni.

Te niewątpliwie względy wpłynęły na orzeczenie superarbitralne, które, jak wyżej wspomnieliśmy, zmniejszyło płace jedynie przeciętnie o 11%. Uznać jednak należy, że obniżka ta przynosi pewną ulgę tak dla żeglugi regularnej, jak i nieregularnej.

Odnośnie do 3-go wniosku Armatorów, a m.: obniżenia stawek za nadgodziny o 30%, przychylił się superarbiter również częściowo jedynie do żądania pracodawców, zmniejszając stawki jak następuje: z 1,40 zł na godzinę na 1,25 zł dla I. kategorji, obejmującej bosmanów, cieśli, st. marynarzy, węglarzy, smarowników, palaczy i kucharzy, z 0,90 zł na 0,80 zł dla II kategorji, obejmującej mł.

marynarzy, asyst. maszynowych i stewardów — oraz z 0,70 zł na 0,60 zł dla 3-ej kategorji, obejmującej chłopców okrętowych.

W obniżce stawek za nadgodziny uwzględnił niewątpliwie superarbiter fakt, że w polskiej flocie handlowej istnieje o wiele większa możliwość korzystania z tego dodatkowego wynagrodzenia, niż pod obcemi banderami. O ile bowiem w obcych ustawach wzgl. umowach zbiorowych określone są w sposób nieraz bardzo kazuistyczny rozmaite czynności, nie podpadające pod wynagrodzenie za nadgodziny — o tyle w naszej umowie zbiorowej wyjątków tych niema, istnieje natomiast postanowienie, że wszelka praca poza normalnym czasem pracy będzie wynagradzana przez płacenie t. zw. nadgodzin.

Czwartą kwestją, rozstrzygniętą orzeczeniem superarbitralnem, są t. zw. wolne półdnie za niedziele, spędzane w morzu przez marynarza. Związek Armatorów Polskich domagał się zupełnego zniesienia tych półdniowych urlopów. Ze względu na niemożliwość faktycznego udzielania tych półdni, z uwagi na specjalne warunki eksploatacyjne, zarówno statków żeglugi regularnej, jak i trampów firmy „Polskarob". Skutkiem krótkiego postoju tych statków zarówno w Gdyni jak i w Gdańsku, konieczności częstego przeholowywania w obrębie tych 2 portów dla zawzględnie wyładunku, nie mogą kapitanowie statków udzielać, nawet części załogi, półdniowych urlopów, wobec czego zmuszeni są rekompensować te urlopy marynarzom za pomocą wpisywania im odpowiednich ilości nadgodzin. Taki stan rzeczy mija się z celem, dla którego została stworzoną instytucja owych półdni, tj. z faktycznym wypoczynkiem, a z drugiej strony, odbija się dotkliwie na kosztach eksploatacyjnych statku, zwiększających się o sumę nadgodzin. Związek Armatorów podkreślał również, że instytucja ta jest obcą innym banderom, z wyjątkiem bandery niemieckiej, gdzie zresztą wolny czas wzamian za niedziele spędzone w morzu, jest ograniczony jedynie do 1 dnia wzgl. 2 półdni i uzależniony od warunków eksploatacyjnych w porcie ojczystym.

Orzeczenie superarbitralne nie poszło po linji Związku Armatorów. Instytucja wolnych półdni za niedziele spędzane w morzu została utrzymaną, z tą jedynie zmianą, że ilość tych wolnych półdni wmiesiącu została ograniczoną do 3 bez względu, czy chodzi o statek żeglugi regularnej lub nieregularnej, w której dotychchczas maksimum było określone cyfrą 4 wolnych półdni.

Ostatni wreszcie wniosek Związku Armatorów dot. zmniejszenia o połowę obowiązujących terminów urlopowych, tj. z 8 na 4 dni po jednym roku pracy i z 15 na 8 dni po 3 latach pracy, odrzucił superarbiter całkowicie, mimo, że armatorzy w szczegółowych zestawieniach porównawczych wykazali, iż czasokresy urlopowe, istniejące w polskiej flocie handlowej, należą do najdłuższych w porównaniu z innemi banderami. Wystarczy nadmienić, że np. w Holandji i Niemczech istnieją jedynie urlopy 4-dniowe, a w innych krajach nie przekraczają one 7 dni po jednym roku pracy. Czasokresy urlopowe wzorowano u nas ściśle na przepisach ustawy o urlopach pracowników lądowych, jakkolwiek ustawa ta, tak samo jak i inne ustawy z dziedziny socjalnej, nie odnoszą się do pracy na morzu. Płatne urlopy stanowią niewątpliwie również duży element kalkulacyjny i dlatego zmniejszenie ich było również żądaniem poniesienia ofiary z uwagi na ostrość kryzysu w światowej żegludze morskiej. Jeżeli się zważy, że w niektórych krajach jak n. p. w Norwegji nastąpiło zmniejszenie czasokresów urlopowych w imię wyżej wspomnianej ofiary, oraz jeżeli się weźmie pod uwagę, że najnowsze ustawy, jak n. p. ustawa o robotniku portowym w Gdyni, wprowadziła czasokresy urlopowe, odbiegające od norm ustawy o urlopach, albowiem stanowi jedynie o 3-dniowym urlopie po 1 roku pracy i o 6-dniowym urlopie po 3 latach, nie można uznać, by żądanie Związku Armatorów nosiło charakter antysocjalny.

Celem powyższych wywodów było zobrazowanie stanowisk armatorów i marynarzy polskich.

Druga nasza wytyczna polegała na omówieniu warunków, jakie wytworzone zostały na skutek orzeczenia superarbitralnego dla dalszej eksploatacji naszych morskich statków handlowych. Biorąc ten moment pod uwagę musimy stwierdzić, że orzeczenie superarbitralne i zakończona tym aktem tegoroczna rewizja umowy zbiorowej, w małej jedynie mierze poprawia sytuację polskiej floty handlowej. Niemniej jednak, jak to już podkreśliliśmy w poprzednim artykule, widzimy realną korzyść tegorocznej rewizji umowy zbiorowej we wzajemnem poznaniu przez obie zainteresowane strony faktycznych warunków eksploatacji naszej floty handlowej, jej ogromnych trudności na tle światowego rynku frachtowego i jej realnych możliwości rozwojowych. To zrozumienie i wynikające logicznie z niego zbliżenie wzajemnych stanowisk pozwoli — miejmy nadzieję — na rozwiązanie niejednej jeszcze trudności, przed którą będzie musiała stanąć nasza młoda marynarka handlowa w swej ciężkiej walce o byt i o przyszłość.

T. B.

Z PRAC IZBY

PRACE PRZYGOTOWAWCZE W ZWIĄZKU Z PRZYBYCIEM DO GDYNI P. MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU.

W związku z zapowiedzianem na dzień 8. bm. przybyciem do Gdyni Pana Ministra Przemysłu i Handlu, szereg instytucyj, ściśle związanych z działalnością portową, przedsięwzięło prace, mające na celu przedstawienie Panu Ministrowi obecnej sytuacji w Gdyni i projektów szeregu zarządzeń, niezbędnych dla zabezpieczenia portowi dalszego rozwoju.

Izba nasza przyjęła na siebie zadanie skoordynowania wszystkich referatów, mających być złożonemi Panu Ministrowi, oraz przedłożenie specjalnego referatu, poświęconego przedstawieniu sytuacji ogólnej i dezyderatów ogólnych. W toku wykonania tych prac przygotowawczych odbyło się w Izbie kilka konferencyj z przedstawicielami poszczególnych instytucyj oraz w dniu 1. bm. konferencja ogólna pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Inż. Korzona.

POSIEDZENIE KOMISJI MORSKIEJ.

W dniu 22 lutego odbyło się pod przewodnictwem p. Dyrektora Rummla posiedzenie Komisji Morskiej Izby, na którem rozpatrywano szereg ważnych zagadnień, zmierzających do usprawnienia funkcjonowania naszego portu.

M. in. dłuższą dyskusję wywołała sprawa bezpośredniego przeładunku towarów ze statków na wagony. Na tle obecnie istniejących warunków powstawało szereg nieporozumień, wymagających wyjaśnienia i wprowadzenia pewnych modyfikacyj. W toku dyskusji stwierdzono zgodność dążenia tak maklerów, jak i ekspedytorów do usprawnienia przeładunku i obniżenia kosztów, z nim związanych. Wyjaśniło się również, iż Urząd Morski wprowadza w najbliższym czasie zmiany w organizacji manipulacyj magazynowych, a to w kierunku zarezerwowania magazynów w pierwszej linji wyłącznie dla manipulacyj ekspedycyjnych, co znacznie usprawni i skróci czas manipulacji towarami przywożonemi do portu.

Rozważano również sprawę obecnego stanu aprowizacji statków, skonstatowano przy tem, iż w sprawie tej należy poczynić zarządzenia, zmierzające ku zwalczaniu nadużyć ze strony niektórych niesumiennych dostawców, ofiarą których stają się nieraz statki, zwłaszcza cudzoziemskie, zawijające do portu.

Komisja z zadowoleniem przyjęła do wiadomości zamierzenie Instytutu Bałtyckiego utworzenia w Gdyni, na wzór wielu portów zagranicznych, archiwum morskiego oraz rejestracji dzieł z dziedziny morskiej, znajdujących się w posiadaniu rozmaitych instytucyj w Gdyni.

POBYT W GDYNI DYREKTORA DEPARTAMENTU MORSKIEGO.

Dnia 2 marca br. przyjechał do Gdyni i Gdańska w sprawach służbowych dyrektor Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu p. Leonard Możdżeński. Pobyt dyrektora Możdżeńskiego na wybrzeżu trwał 2 dni.

ZAŁADUNEK PIERWSZEGO TRANSPORTU WĘGLA DO WŁOCH, W ZWIĄZKU Z ZAMÓWIENIEM STATKÓW DLA P. T. T. O.

W ubiegłym tygodniu przybyły do portu gdyńskiego 3 statki włoskie, celem zabrania pierwszego transportu węgla polskiego dla kolei włoskich. Załadunek ten stoi, jak wiadomo w związku, z zamówieniem dla Polskiego Transatlantyckiego T-wa Okrętowego 2-ch statków transoceanicznych na Stoczni w Montfalcone. Klarowanie statków powyższych strona włoska zleciła niemieckiej firmie maklerskiej Behnke und Sieg.

KONFERENCJA W SPRAWIE USPRAWNIENIA RUCHU TOWARÓW POCHODZENIA ZWIERZĘCEGO.

Ostatnio odbyła się w Urzędzie Morskim konferencja w sprawie usprawnienia importu i eksportu produktów pochodzenia zwierzęcego przez port gdyński, a zwłaszcza towarów tranzytowych. W konferencji tej wzięli udział: Główny Inspektor Weterynaryjny M-stwa Rolnictwa pułk. dr. Marczewski, wojew. inspektor weter. dr. Jakubowski, powiatowy lekarz weterynarji dr. Marczyński, inspektor Związku Bekonowego dr. Koeppe oraz przedstawiciele Urzędu Morskiego, Urzędu Celnego i zainteresowanych sfer gospodarczych.

Należy się spodziewać, że niedomagania, zwłaszcza przy ruchu towarów tranzytowych pochodzenia zwierzęcego będą w niedługim czasie usunięte.

STACJA BUNKROWA POLMINU W GDYNI

Notatka nasza w poprzednim numerze p. t. Gdynia, jako stacja bunkrowa, wymaga o tyle dopełnienia, że w porcie gdyńskim istnieje już stacja bunkrowa Polminu, rozporządzająca zbiornikiem dla materjałów pędnych o pojemności ca 120.000 litrów. Stacja ta w najbliższym czasie ma być rozszerzona, przyczem nowe zbiorniki mają mieć pojemność do 500.000 litrów. Od chwili swego uruchomienia stacja bunkrowa Polminu zaopatrzyła już w materjały pędne i smary 30 statków zagranicznych.

OTWARCIE NOWEGO BANKU W GDYNI.

W dn. 28. II. dokonano uroczystego otwarcia nowej instytucji bankowej w Gdyni pod firmą „Dom Bankowy Józef Kugel i S-ka". Jest to Spółka Komandytowa, w której partycypuje British and Polish Trade Bank w Gdańsku. Nowa instytucja ma na celu w pierwszym rzędzie finansowanie handlu zamorskiego Polski tak importowego jak i eksportowego.

W uroczystości otwarcia wzięli udział Prezes Banku Gospodarstwa gen. Roman Górecki, wiceprezes p. Stefan Starzyński i inne osobistości ze sfer urzędowych i gospodarczych Gdyni i Gdańska.

Z PORTU GDAŃSKIEGO.

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W STYCZNIU.

Ogólny przeładunek towarów w porcie gdańskim wyniósł w ciągu stycznia 653.624.4 ton (w Gdyni 525.729 ton), w tem przypadło na przywóz 51.750,9 ton (w Gdyni 70.505 ton) i na wywóz 601.873,5 ton (w Gdyni 455.168 ton).

W porównaniu do grudnia r. z. obrót ogólny wzrósł o 74.120 ton (w Gdyni obniżył się o 9.607 ton), zaś w porównaniu do stycznia 1933 roku — o 243.680 ton (w Gdyni wzrósł o 111.736 ton).

Przywóz towarów w styczniu w porównaniu do grudnia z. r. wzrósł o 5.780 ton, zaś do stycznia z. r. o 26.941 ton (w Gdyni w porównaniu do grudnia z. r. mniej 883 ton), zaś wywóz w porównaniu do grudnia z. r. wzrósł o 68.339 ton, a do stycznia 1933 roku nawet o 216.739 ton (w Gdyni w porównaniu do grudnia 1933 r. minus 8.724 t.)

Na zwiększenie przywozu wpłynął przedewszystkiem p r z y w ó z śledzi solonych + 3.880 ton (styczeń 1934 r. — 6.718 ton, grudzień 1933 r. — 2.838 ton), dalej fosforytów, kakao, melasy i innych w drobnych ilościach. Co się tyczy wywozu, to główną pozycją zwiększenia w porównaniu do grudnia jest węgiel — 453.375 ton (w grudniu 405.862 ton), pozatem pszenica 1.641 ton (grudzień — 0), mąka 6.779 ton (w grudniu 2.177 ton), drzewo i wyroby z drzewa 72.313 ton (w grudniu 58.452 ton); szereg innych towarów, wynoszących mniejsze pozycje wykazał różnice nieznaczne, niektóre z nich, jak naprz. bekony (wywieziono 111 ton), uległy dalszej zniżce. Cukier, którego w grudniu wywieziono jeszcze 464 ton, wogóle w tabeli wywozu nie figuruje.

ROKOWANIA POLSKO-NIEMIECKIE A GDAŃSK.

Zrozumiałą jest rzeczą, że toczące się od dłuższego czasu rokowania polsko-niemieckie w sprawie zakończenia wojny celnej, wzbudzają w gdańskich sferach rządzących i gospodarczych wielkie zainteresowanie.

Z wynurzeń prasowych widać, że po zakończeniu wojny celnej spodziewają się sfery gdańskie dla siebie zmiany sytuacji na lepsze, aczkolwiek co do podstaw zmiany opinja nie jest jeszcze całkiem jednolita. Początkowe przypuszczenia naprzykład, iż powstanie nowej sytuacji w stosunkach polsko-niemieckich, może wpłynąć na zmniejszenie ruchu towarowego w porcie gdańskim. w związku z domniemanem skierowaniem pewnej części obrotów handlu zamorskiego Polski przez porty niemieckie, dało podstawę do wyrażenia opinji, iż to „nieuniknione" zjawisko skompensowane zostanie przez zyski z pośrednictwa Gdańska we wzmożeniu obrotów towarów pomiędzy Polską a Niemcami. Ostatnio jednak wyrażany jest pogląd, że spadek siły nabywczej w Polsce nie daje podstaw do zbyt pomyślnych horoskopów i że raczej bezpośrednie korzyści dla życia gospodarczego Gdańska płynąć będą ze wzmożenia obrotów handlowych pomiędzy Gdańskiem a Rzeszą, które w czasach ostatnich, a zwłaszcza po wejściu w życie nowej taryfy celnej niemal całkiem były uniemożliwione. Nie ulega wątpliwości, że zarządzenia celne utrudniły sprowadzanie do Gdańska towarów niemieckich i na skutek tego konsumcja towarów polskich w Gdańsku wzrosła; przywiązanie do wszystkiego, co pochodzi z Rzeszy, spowoduje wzrost zakupów towarów niemieckich, za któremi bądź co bądź gdańszczanie tęsknili nietylko pod

wpływem sentymentu, lecz również ze względu na zakorzenione głęboko przyzwyczajenie.

Tak, czy inaczej, zakończenie wojny celnej polsko-niemieckiej wpłynie na ożywienie obrotów handlowych w Gdańsku, co da nowy impuls do optymizmu, już i obecnie wzmagającego się pod wpływem wzrostu obrotów towarowych w porcie, jaki się wykazał w ciągu grudnia r. z. i stycznia roku bieżącego.

AWARJE NA MORZU W CIĄGU LUTEGO 1934 ROKU.

Gwałtowne burze, jakie szalały na Bałtyku w miesiącu ubiegłym, nie były, jak się obecnie wyjaśnia zjawiskiem odosobnionem; na wszystkich bowiem niemal wodach świata dało się skonstatować to samo zjawisko. W rezultacie w okresie od 3 lutego do 19-go zanotowano dotąd 44 wypadki na morzu, w tej liczbie 23 zderzenia, podczas których 2 statki zatonęły i 20 katastrof pojedyńczych na skutek burzy lub lodów, podczas których zatonęło 6 statków, w tej liczbie w pobliżu Helu statek norweski Hardy i w lodach Oceanu północnego około wyspy Wrangla lodołamacz sowiecki Czeluskin. O 1-ym statku brak wszelkich wiadomości.

KOMUNIKACJA WODNA POMIEDZY BERLINEM A KOPENHAGĄ I MALMÖ.

W dniu 2 marca nastąpiło w Berlinie wznowienie bezpośredniej komunikacji wodnej statkami motorowemi od Berlina do Kopenhagi i Malmö. Ruch ten utrzymywany ma być regularnie w odstępach tygodniowych, przyczem jazda od Berlina do Kopenhagi trwać będzie 3 dni. Właścicielem statków jest „Nordische Express—Linie".

RUCH STATKÓW W KANALE KILOŃSKIM W ROKU 1933.

W ciągu roku 1933 przez kanał kiloński przeszło 40.741 statków o łącznej pojemności 14.179.687 ton. W stosunku do liczb z roku 1932 jest to zwiększenie o 10,4%. 76,8% statków, które korzystały z przejścia przez kanał, stanowiły statki niemieckie. Wzrósł ruch statków pasażerskich, statków załadowanych żelazem, rudą i drobnicą, natomiast obniżył się ruch ładunków węgla, zboża i trzody. Od 1 lipca opłaty za przejście przez kanał były obniżone o 25%, co mogło odbić się na zwiększeniu ruchu.

RUCH PASAŻERSKI NA ATLANTYKU.

„Le Journal de la Marine Marchande" donosi, że liczba pasażerów na statkach konferencji atlantyckiej, kursujących między Europą a Kanadą i Stanami Zjednoczonemi, zmniejszyła się w porównaniu z r. 1932 i przybiera objawy niepokojące. Podczas gdy w r. 1927 przewieziono 1.207.695 pasażerów, a w r. 1932 — 756.531, — to w r. 1933 tylko 572.002. Największy ubytek bo 100.861 w porównaniu z r. 1932 zanotowano wśród pasażerów III. klasy. Różnice innych klas wykazuje poniższe zestawienie:

Pasażerowie	1933	1932	Różnica
Pierwsza klasa	81.495	100.191	— 18.696
Kabinowa klasa	61.987	72.256	— 10.269
Druga klasa	18.353	39.379	— 21.026
Turystyczna klasa	170.605	204.282	— 33.677
Trzecia klasa	239.562	340.423	—100.861
	572.002	756.531	—184.529

CHARTEROWANIE STATKÓW ANGIELSKICH PRZEZ SOWIETY.

W miesiącach ostatnich dają się zauważyć dążenia ze strony Sowietów do charterowania większej ilości statków angielskich dla swego eksportu. Zjawisko to tłumaczone jest dążeniami do odwrócenia od siebie zarzutu, że pomimo swego wysoce aktywnego bilansu handlowego z Anglją, nie korzystają one w dostatecznym stopniu z usług handlowej floty angielskiej. W wyniku tej akcji przeciętna suma opłaty za fracht, przypadająca na każdy statek angielski, jest w drugiej połowie roku 1933 znacznie wyższa, niż w tym samym okresie roku 1932. Tem niemniej ogólna ilość charterowanych przez Sowiety statków angielskich w roku 1933 jest mniejsza, niż w roku poprzednim, daje się to wytłumaczyć zerwaniem na kilka miesięcy w roku zeszłym stosunków handlowych pomiędzy Anglją a Sowietami.

W związku z tem ciekawem będzie przytoczyć fakt opisany przez tygodnik angielski Fairplay o trudnościach i stratach, jakie czasami ponosić musi armator, którego statek zawija do portu sowieckiego, w danym razie chodzi o port w Leningradzie, i to przy zastosowaniu t. zw. klauzuli lodowej. Zgodnie z umową kapitanat portu w Leningradzie obowiązany jest dostarczyć lodołamacze w ciągu 48 godzin po otrzymaniu zawiadomienia

o przybyciu statku do miejsca. gdzie z powodu lodów, bez pomocy lodołamacza dalszy ruch jest niemożliwy. Ten sam termin 48 godzin obowiązuje po zakończeniu załadunku dla pomocy przy wyjściu w morze. Za wszelkie straty powstałe z powodu niedotrzymania terminu odpowiedzialną musi być strona charterująca.

W opisywanym przez Fairplay wypadku statek zażądał pomocy dnia 17 grudnia, lodołamacz nadszedł jednak dopiero 25-go, zamiast 19-go grudnia. Statek przybył do portu dnia 28 grudnia i po zakończeniu załadunku w dniu 2 stycznia zażądał lodołamacza dla wyjścia z portu, lodołamacz przybył dopiero 5-go, jednak praca jego była tak niedostateczna, iż statek osiągnął wolne od lodu morze dopiero 17 stycznia. Żądanie ze strony armatora pokrycia strat zostało przez charterującego odrzucone. Powstaje na tem tle spór, wymagający czasu i kosztów.

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORTACH BELGJI W ROKU 1933.

Ogólny przeładunek towarów w 6-ciu portach Belgji za rok 1933 wyraził się w liczbie 23,5 miljonów ton, w tem na wyładunek przypadło 13,2 mil. ton, zaś na załadunek 10,3 mil. ton. Z tej ilości towarów na samą Antwerpję przypadło 18,9 mil. ton, z czego wyładowano 10 mil. ton, zaś załadowano 8,9 mil. ton. Drugie miejsce pod względem ilości przeładunków zajęła Gandawa, obrót jej wyniósł 2,9 mil. ton.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

WYMIANA HANDLOWA POMIĘDZY POLSKĄ A HOLANDJĄ W ROKU 1933.

Bilans handlowy polsko - holenderski ukształtował się dla Polski w roku 1933 wybitnie aktywnie. Według dopiero co opublikowanych danych statystyki holenderskiej, przywóz z Polski do Holandji osiągnął w roku 1933 wartość 16.182.000 flor. holenderskich, gdy eksport z Holandji do Polski — zaledwie 1.966.000 flor. holenderskich. Pod względem importu do Holandji Polska zajmuje 12-te miejsce, zaś jako konsument towarów eksportu holenderskiego na 16-tem. Naogół bilans handlowy Holandji jest pasywny w stosunku do znacznej ilości państw europejskich i pozaeuropejskich, jedynie z Wielką Brytanją, Francja. Szwajcarją, Norwegją i Danją bilans handlowy holenderski jest aktywny.

BILANS HANDLOWY STANÓW ZJEDNOCZONYCH A. P. ZA ROK 1933.

Bilans handlowy Stanów Zjednoczonych Ameryki Półn. za rok 1933 zamknięty został saldem dodatniem w wysokości 226,766,892 dolarów, jest to suma mniejsza, niż w roku 1932 o 62 miljony dolarów. W absolutnych liczbach eksport Stanów Zjednoczonych wyniósł 1.675.974.574 dol. zaś import 1.449.207.682 dol. Największe obroty handlowe St. Zjedn. miały z Anglją, wywożąc na jej rynki towarów wartosci 311,7 miljonów dolarów, zaś przywożąc zaledwie na sumę 111,2 mil. dolarów. Wynika z tego, że saldo ujemne Anglji w handlu ze Stanami Zjednoczonemi wyniosło 200 mil. dolarów.

DOSTAWY DRZEWA ZAGRANICZNEGO DO HOLANDJI.

Statystyki holenderskie wykazują w roku 1933 przeszło dwukrotny wzrost importu drewna z zagranicy. I tak: w roku 1932 — 560.000 ton zostało wyładowanych w samym tylko porcie Rotterdamu. zaś w 1933 roku — 1.125.000 ton.

Największy wzrost wykazuje eksport z Rosji do Holandji. W roku 1932 eksport ten wyniósł 200.000 t., w 1933 — 360.000 t., także jedynie z tego drzewa, które przybyło do największego portu holenderskiego, t. j. Rotterdamu.

Przyczyna jednak wzrostu tego nie leży w lepszej konjunkturze budowlanej, a jedynie w dążności importerów zaopatrzenia się na dłuższy czas w drzewo korzystając, aż do końca 1933 r., ze zniżonych stawek celnych, które, jak wiadomo, 1-go stycznia 1934 r. zostały podniesione o tak zwany podatek obrotowy 4% plus 1%. Tarcica zaś, a zarazem drzewo nieobrobione wchodziły dotychczas do Holandji bez cła.

W obecnej chwili ciąży na rynku, owa nagromadzona ilość drzewa w składach importerów, którzy nadmiernie zakupili ten towar w roku 1933. Ceny więc mają tendencję zniżkową, szczególnie, że w przeciwieństwie do przewidywań konjunktura budowlana i wogóle przemysłowa nie uległa polepszeniu.

Dla Polski sytuacja ta jest niekorzystna, zwłaszcza, że wskutek spadku waluty, Czechosłowacja może w obecnej chwili oferować drzewo swoje taniej.

Niepokojąco też działa pogłoska ciągle wracającego projektu skontyngentowania importu do Holandji drzewa obrobionego, celem poparcia rozwijających się w Holandji tartaków i fabryk obróbki drzewa. (P. I. E.)

URZĄDZENIE CHŁODNICOWE NA STATKACH SVENSKA ORIENT LINE

Svenska Orient Line, statki której utrzymują bezpośrednią regularną komunikację pomiędzy Gdynią a Bliskim Wschodem, zaopatrzyły dwa ze swych statków, kursujących na tej linji, w chłodnie. Daje to moż-

ność eksporterom polskim masła, jaj i innych produktów spożywczych, korzystać raz na miesiąc z urządzeń chłodniczych tych statków przy eksporcie swych produktów na Bliski Wschód.

NIEWŁAŚCIWE METODY PRZY IMPORCIE TOWARÓW POLSKICH DO INDYJ BRYTYJSKICH.

Metody handlowe firm eksportowych polskich nasuwają w dalszym ciągu poważne zastrzeżenia, zwłaszcza, że nieznajomość zwyczajów przyjętych w handlu międzynarodowym cechuje zarówno firmy małe, jak i niejednokrotnie firmy, prowadzące tranzakcje eksportowe na szerszą skalę od szeregu już lat. Zwłaszcza przy zdobywaniu rynku dla towarów polskich kwestja właściwego oferowania towaru i znajomości przepisów importowych jest niezmiernie ważna. Tak np. przy nawiązywaniu stosunków handlowych z rynkiem Indyj Brytyjskich często notowane są fakty zupełnie niewłaściwego podejścia eksportera polskiego do odbiorcy indyjskiego, na co niejednokrotnie zwracaliśmy uwagę. — Ostatnio zdarzył się wypadek, że firma polska, oferując towar cif Bombaj, wprowadziła zastrzeżenie ryzyka dostawy na rzecz odbiorcy. System taki nie jest przyjęty w stosunkach międzynarodowych. Pojęcie „c. i. f." wyklucza ryzyko odbiorcy, a zastrzeżenie, że odbiorca nie ma prawa brakowania towaru przy jego odbiorze zgóry przekreśla możliwość zawarcia tranzakcji i wprowadzenia nowego towaru na rynek. W celu uniknięcia nadużyć w tym względzie ze strony odbiorców, istnieją instytucje przysięgłych „surveyors", które uznane są za najlepszą formę obrony interesów i likwidacji pretensji zarówno sprzedawców jak i odbiorców zagranicznych.

(Konsulat R. P. w Bombaju.)

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E W OKRESIE OD 7 DO 27 LUTEGO 1934.

ARGENTYNA. Stosownie do zarządzenia z dnia 19. I. 34. kurs pesa związany został z kursem funta szterlinga, przyczem stosunek ustalono w następującej wysokości 1 £ — 15 pesów papierowych.

Dekretem rządu argentyńskiego z dnia 26 grudnia 1933 roku (ogłoszonym w Dzienniku Urzędowym — Boletin Oficial — dnia 2. I. 34.), została wprowadzona zniżka celna w wysokości 50 proc. obecnego cła dla ananasów pochodzenia brazylijskiego. Zniżka ta została udzielona wzamian za zniżkę cła brazylijskiego od ekstraktu quebracho pochodzenia argentyńskiego w wysokości 10 proc. Pierwotnie rząd argentyński żądał zniżki 25 proc.

AUSTRJA. Z mocą obowiązującą wstecz od 1. I. 34. ustalone zostały kontyngenty austrjacko-francuskie na r. 1934, przyczem szereg kontyngentów obejmuje towary nowe. m. in. drut i stal, maszyny, pompy i kompresory, kotły, ubrania, przybory sportowe.

Opłata licencyjna pobierana przy imporcie do Austrji jęczmienia pastewnego, owsa, kukurydzy i mąki pastewnej, podwyższona została w dniu 3. II. 34 z 1 na 3 szyl. od 100 kg.

Z dniem 8 lutego weszła w życie mała nowela celna, przyczem podwyższone zostało cło na drób żywy i bity (cło na dziczyznę nie uległo zmianie), jaja, żółtko, żółtko dla celów garbarskich, wieprzowinę do wyrobu salami, przędzę jutową, siedzenia i poręcze z dykty do krzeseł, kwas siarczany do wyrobu sztucznej żywicy, krochmal z kukurydzy, itp.

AFGANISTAN. Według ostatnich zarządzeń z sumy dewiz uzyskiwanej ze sprzedaży skór jedna trzecia jest wolna, następna część musi być sprzedana władzom po kursie dnia, a ostatnia trzecia część obracana jest na zakup towarów zagranicznych.

ALBANJA. Wprowadzoną została zmiana w taryfie celnej w ten sposób, że skreślona została poz. 19a; podpadające pod nią tłuszcze zwierzęce clone są według pozycji 19 a i b zależnie od gatunku. Pozatem zniesiona została różnica w cleniu jedwabiu naturalnego i sztucznego, tak, że jedwab sztuczny i wyroby opłacają takie same cło, jak wyroby z jedwabiu naturalnego.

BELGJA. Rząd belgijski wypowiedział się za projektem ministra finansów w sprawie zmiany opłat pobieranych od towarów zagranicznych. Podwyższony ma być podatek od uboju, oraz pobierana 5 proc. opłata od towarów zagranicznych.

Przydzielony został dodatkowy kontyngent w wysokości 50 000 kg. na tkaniny jedwabne (poz. 504 i 511). — przyczem dla otrzymania licencji importer musi wykazać się, że przed 1 stycznia 1933 r. zarejestrowany był jako odbiorca tych towarów. Według doniesień prasy, podwyższony został mnożnik na cały szereg pozycyj taryfy celnej; w pierwszej linji zwyżką objęte zostały konserwy, produkty chemiczne, wyroby z papieru, aparaty i części do maszyn i rowerów.

W Nr. 40 Monitora Belgijskiego z dnia 9 lutego rb. ukazało się rozporządzenie królewskie ograniczające przywóz do Belgji skór wyprawionych (peaux préparées.) Ograniczenie to obejmuje pozycje 460—470 tar. cel. Rozporządzenie weszło w życie z dniem 11. II. 1934 r. Licencyj importerom tych artykułów udziela Ministerstwo Przemysłu i Handlu Wewnętrznego.

Zapowiadana od dłuższego czasu zmiana taryfy celnej belgijskiej została wprowadzona w życie. W wyżej wymienionej zmianie chodziło głównie o reorganizację taryfy celnej z 1924 r. i dostosowanie jej do wymogów obecnego technicznego i gospodarczego rozwoju. Zmianami celnemi objęte zostały m. in. tłuszcze roślinne, siarka, oleje lekkie nierafinowane, średnie i ciężkie, kwas saletrzany, kwas siarczany, chlorek wapnia itp. produkty chemiczne, farby, walizy, torebki itp., akumulatory, aparaty telefoniczne i telegraficzne, mikrofony, abażury na lampy, filmy itp.

BRAZYLJA. Prace nad reformą brazylijskiej taryfy celnej dobiegają końca. Przypuszczalnie wszystkie stawki ustalone będą w milrejsach papierowych, różne dodatkowe opłaty zostana zastąpione jedną wys. 10 proc. należności celnej. Wytyczną nowej taryfy będzie ochrona własnego przemysłu.

Bank Brazylijski utrudnił w ostatnich czasach przydział dewiz na cele importu takich artykułów przemysłowych, które są produkowane przez fabryki krajowe.

CZECHOSŁOWACJA. Ministerstwo finansów ogłosiło dekret, na mocy którego w dn. 13 lutego zreglamentowany został import papieru pakowego i rotacyjnego (poz. 287 i 296 a tar. celnej czechosłowackiej). Również w okresie od 9 do 24 lutego 1934 ograniczony został import skór surowych (poz. 83); bawełny surowej (poz. 180), przędzy konopnej i jutowej (202); wełny surowej (220), pierzy czesankowej (225). jedwabiu (242), kauczuku (304), metali nieszlachetnych (488), produktów chemicznych pomocniczych (622d). Rozporządzenie to nie dotyczy towarów wysłanych przed 9 lutym; licencje nie podlegają opłacie.

Projektowane jest wprowadzenie reglamentacji importu rakiet tenisowych i opłaty licencyjnej na te towary w wys. 5 proc ad valorem.

Ustawa walutowa z 15. II. 34 wprowadziła odstąpienie korony czeskiej od parytetu złota, przyczem jako motyw wysunięto dysproporcję między wartością korony wewnątrz kraju i zagranicą i kwestję pokrycia obiegu banknotów. Obniżenie zawartości złota wynosi 16.66 proc.

DANJA. Stosownie do przydziału dewiz, jaki nastąpił w ostatnich dniach oblicza się, że w okresie do połowy maja rb. przywóz towarów wolnych od ograniczeń wyniesie 95 milj. kor. duń., przywóz węgla — 25 milj., zbóż i produktów paszy — 60 milj. kor., innych towarów wymagających pozwolenia — 152 milj. kor., przyczem 50 milj. koron pozostaje jako rezerwa.

Spodziewane są dalsze ograniczenia w wydawaniu pozwoleń dewizowych na zboża. Dotychczas przydział dewiz na zboża dokonywany był w granicach 75 proc. przywozu w r. 1932, a na paszę w wys. 100 proc.

EKWADOR. Ukazało się rozporządzenie wykonawcze do ustawy z 9. 12. 33 o gospodarce finansowej. Przy wywozie 25 proc. dewiz musi być oddawane Bankowi Centralnemu, przyczem wywóz nastąpić może tylko na podstawie pozwolenia wspomnianego Banku. W wypadku wymiany kompensacyjnej dozwolony jest wolny wywóz, o ile przedmiotem importu są artykuły niezbędne do życia.

FINLANDJA. W celu popierania wywozu zostały ustalone premje eksportowe na masło w wys. 6.50 Fmk., na ser w pudełkach — 1.50, jaja — 2.50, mięso wieprzowe solone i wędzone — 3.25, inne wieprzowe — 2.50 Fmk. od 1 kg.

FRANCJA. W myśl oświadczenia min. handl. 10% kontyngentów węglowych będzie zarezerwowane i używane jako narzędzie w rokowaniach handlowych w celu uzyskania ułatwień importowanych dla towarów francuskich.

Według doniesień prasy projektowane jest wprowadzenie zakazu importu pszenicy w wypadku kiedy zbiory będą wystarczające i ustanowione 65 proc. udziału krajowej pszenicy przy przemiale zbóż i ustanowienie kontroli handlu pszenicą i mąką pszenną.

Wyczerpany został przydzielony Belgji i Holandji na mocy traktatu z 5 kwietnia 1931, ulgowy kontyngent na konie.

Dekretem z dnia 18 lutego 1934 r. podwyższony został z 705 na 780 q kontyngent na dykty w okresie od 1 stycznia do 31 marca 1934 r.

GRECJA. Suma dewiz przeznaczonych na cele importu potrzebnych Grecji wyrobów przemysłowych została na mocy postanowienia min. finansów powiększona z 5 na 10 milj. drachm. Ponadto zezwolono na wykupienie towarów złożonych na skład przed dniem 7 maja 1932 r.; odnośni importerzy dostaną t. zw. książeczki stosownie do rozmiarów dokonanego przywozu.

Rozporządzenie ministrów gospodarki narodowej, i finansów dozwoliło kupcom na import towarów zagranicznych (z wyjątkiem produktów luksusowych) pod warunkiem eksportu równej wartości tytoniu zbiorów z 1930 r. i lat wcześniejszych.

Ilość towarów w ten sposób importowanych zostaną określone w pozwoleniu wydanem przez ministra gospodarki narodowej, który również wyszczególni warunki i gwarancje takiej wymiany.

HOLANDJA. Istnieją projekty importu niektórych ziemiopłodów z Indyj Holend. przez Monopol Przywozu Zbóż i Ziemiopłodów z ominięciem klauzuli największego uprzywilejowania.

W dniu 13 lutego 1934 roku ukazało się rozporządzenie Ministerstwa Spraw Ekonomicznych, kontyngentujące wwóz azotowych nawozów sztucznych (mianowicie „Leunasalpeter", i „Kalkammonsalpeter" i nitratów amonu, siarczanu amonu, saletry wapniowej) na okres od 1-go stycznia br. do 1 lipca br. Okres od 1 stycznia 1933 r. do 30 czerwca 1933 stanowi podstawę obliczeń wysokości kontyngentów ustalonej na 100 proc.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1934 r. wymagane są świadectwa pochodzenia przy imporcie kaszy. W związku ze skontyngentowaniem importu wyrobów szklanych ogłoszone zostało rozporządzenie wyjaśniające, że skontyngentowaniu nie podlegają szkła do lamp i przedmioty oszklone stanowiące części towarów nieszklanych i przedmioty szklane dom. użytku w połączeniu z metalami szlachetnemi lub nieszlachetnemi i szkło opatrunkowe z częściami metalowemi, służącemi jako zamknięcie.

Wysokość kontyngentów importowych na fajans jest następująca:

Fajans: Lata bazowe 1929/30. Ustawowo przysługuje kontyngent w wysokości 35 proc. przeciętnego importu lat bazowych. Uprzednio przysługiwał kontyngent w wysokości 75 proc. tychże lat bazowych. Fajans sanitarny: Lata bazowe 1928/29/30. Ustawowy kontyngent 15 proc. uprzednio — 85 proc. Ceramika ścienna: Lata bazowe 1928/29/30. Ustawowy kontyngent 30 proc., uprzednio 61½.

Kontyngenty ustalono na czas od 1 lutego 1934 r. do 1 lutego 1935 r. Polska posiada w tym zakresie kontyngenty ustalone umową kontyngentową z dnia 13-go kwietnia 1933 r.

Przemysłowcy wystąpili do rządu z żądaniem skontyngentowania importu juty i wyrobów, zaznaczając, że import z Belgji i Czechosłowacji stwarza bezrobocie w fabrykach holenderskich. Narazie żądanie to zostało załatwione odmownie.

Rozporządzenie M-wa Spraw Ekonomicznych ustala iż zarządzenia kontyngentowe nie obejmują: szkieł lampowych, wyrobów szklanych, stanowiących część artykułów wykon. nie ze szkła, wyrobów, materjałów i tkanin, sporządzonych ze sztucznego jedwabiu z domieszką prawdziwego jedwabiu lub wełny oraz ze sztucznego jedwabiu impregnowanego gumą.

Rozporządzeniem z dnia 12 lutego 1934 r. skontyngentowany został import nawozów sztucznych na okres od 1 stycznia do 30 czerwca 1934 r. Kontyngent wynosi 100 proc. przeciętnego importu od stycznia do czerwca 1933 r. przy imporcie wyżej wymienionych towarów wymagane jest przedkładanie świadectwa pochodzenia. Na mocy dekretu z dnia 31 stycznia 1934 r. materjały do obicia mebli, sukno dla celów przemysłowych, wyeliminowane zostały z skontyngentowania importu materjałów półwełnianych, to samo odnosi się do szlafroków i płaszczy nieprzemakalnych męskich, konfekcji futrzanej i płaszczy nieprzemakalnych damskich i odzieży sporządzonej całkowicie z gumy, fartuchów i płaszczy gumowych. Rozporządzeniem z dnia 14 lutego 1934 r. obniżony został kontyngent na skóry w ten sposób, że zamiast dotychczasowych 100 proc. wprowadzono 15 ewent. 25 proc. importu lat bazowych.

INDJE HOLENDERSKIE. Z dniem 14 lutego 1934 weszło w życie rozporządzenie, na mocy którego skontyngentowany został import wyrobów włókienniczych. Jako bazę ustanowiono rok 1930.

Rząd Indji holenderskich wprowadził z dniem 14 lutego kontyngenty na następujące wyroby tekstylne: materjały bawełniane, kolorowe. oraz sarongi ze sztucznego i nawpółsztucznego jedwabiu. Kontyngenty w wysokości 100 proc. importu roku 1930 otrzymują importerzy, którzy są w stanie przedstawić dowody wysokości ich importu w roku bazowym. Narazie kontyngent ustalono na przeciąg 3 miesięcy, zostanie on jednak niezawodnie przedłużony.

WP. IRLANDJA. Rozporządzeniem z dnia 6 lutego 1934 r. podwyższone zostały stawki celne na cukier, melasę, glukozę, sacharynę i wyroby cukiernicze (poz. 127 tar. celnej irlandzkiej.)

Na mocy dekretu z dnia 15 lutego wprowadzona została reglamentacja importu wszelkiej paszy dla bydła. —

JUGOSŁAWJA. W myśl obowiązujących przepisów należy przy wnoszeniu wniosku o przydział dewiz przedkładać dowód, stwierdzający, że dana firma opłaciła wszystkie należne podatki. Bez dowodu takiego uzyskanie dewiz jest niemożliwe.

ŁOTWA. Komisja Regulowania Przywozu ustaliła kontyngenty na II. kwartał rb. Naogół zostały one znowu ograniczone, przeciętnie o 10—15 proc. w porównaniu z I-szym kwartałem rb.

NIEMCY. Według zarządzenia „Reichstelle für Devisenbewirtschaftung" wysokość przydziału pozwoleń na import towarów w marcu rb. wynosić może najwyżej 50 proc. sumy podstawowej.

Uchwała Rady Ministrów z dnia 19. 2. 1934 r. wprowadziła zaostrzenie przepisów dewizowych w Niemczech. Szczególnie ostrym karom poddany zostanie nielegalny wywóz zagranicę dewiz, papierów wartościowych, metali szlachetnych itp.

NIKARAGUA. Stosownie do obwieszczeń rządowych kontrola dewizowa będzie nadal utrzymana, przyczem jednocześnie wydane mają być zarządzenia mające na celu podniesienie wytwórczości krajowej.

NORWEGJA. Z dniem 19 lutego 1934 r. weszło w życie rozporządzenie wprowadzające przymus znakowania krajem pochodzenia importowanych ołówków i pasów transmisyjnych.

PALESTYNA. Wprowadzone zostały zwyżki cła na zasuwy metalowe, zapalniczki, gwoździe żelazne i sól kuchenną.

PORTUGALSKIE POSIADŁOŚCI. — MOZAMBIK. Dekretem Nr. 674 wprowadzone zostały zmiany celne, polegające na zmianie cła ad valorem na cła specyficzne.

RUMUNJA. Dotychczas oddziały Banku Narodowego miały możność przydzielania dewiz do sumy 50 tys. lei. Wszystkie prośby o przydział sum wyższych muszą być kierowane do centrali rumuńskiego Banku Narodowego.

STANY ZJEDNOCZONE. Obowiązujący jeszcze do czasu zniesienia prohibicji zakaz importu cukierków czekoladowych napełnionych likierem lub alkoholem obowiązuje i obecnie, tak, że import tych towarów jest całkowicie zakazany.

Ogłoszono rozporządzenie, w myśl którego zniesiono zarzut dumpingu rosyjskiego w zakresie zapałek i drzewa; w związku z tem, zarządzenia antidumpingowe oraz zakaz przywozu drzewa sowieckiego uchylono.

SYRJA. Rozporządzeniem z dnia 28 grudnia 1933 z mocą obowiązującą od 1 I. 1934 r. obniżone zostało cło w stosunku do państw opłacających taryfę minimalną do wysokości 11 proc. ad valorem na odpadki ryżowe (poz. 35 C nowa), słód (40 ter. u) kwaśny siarczan sodu, (499 A) chlorek wapniowy (449 B.)

UNJA POŁUDN. AFRYK. W związku ze zniesieniem systemu zwrotu ceł przy wywozie konfekcji polskiej, zostały skasowane stosowane dotychczas wobec odzieży polskiej cła t. zw. antidumpingowe w Unji Południowo-Afrykańskiej.

W. BRYTANJA. Przedłożony został do zatwierdzenia projekt zwyżki cła na cynk i mąkę pszenną. Z dniem 13 lutego 1934 r. weszła w życie zwyżka dodatkowego cła w wysokości 20 proc. na towary pochodzące z Francji, a mianowicie i odzież wszelkiego rodzaju, obuwie, pierze, kwiaty sztuczne, skóry futrzane, towary całkowicie lub częściowo z jedwabiu itp. Przy imporcie wyżej wymienionych towarów z innych państw wymagane jest przedkładanie legalizowanych świadectw pochodzenia.

Z mocą obowiązującą od 16 lutego 1934 r. obniżone zostało cło z 20 na 15 proc. ad valorem na wyroby skórzane z metalowemi.

Przyjęty został projekt wprowadzenia przymusu znakowania krajem pochodzenia kleju z kukurydzy. Z dniem 7 marca 1934 r. wejdzie w życie rozporządzenie, na mocy którego, wszelkie wycinki z gazet, książek, obrazy olejne lub akwarele wolne są od cła, natomiast wszelkie katalogi, cenniki w ilości powyżej 13 szt. (za wyjątkiem małych przesyłek jako druk) opłacają cło w wysokości 20 proc. ad valorem.

WĘGRY. Wprowadzono zakaz przywozu nawozów potasowych w stanie surowym oraz skoncentrowanych (poz. 296 a).

WŁOCHY. Stawka na drób (poz. 12 włosk. tar. cel.) łącznie z mnożnikiem (2) wynosi po ostatnich zmianach 300 lir., 100 lir. zaś wynosi jedynie stawka zasadnicza.

Dekretem Nr. 98 z dnia 5 lutego 1934 („Gazzetta Ufficiale" z dnia 8. II. Nr. 32) ustanowione zostało łącznie cło w wysokości 300 lir. za kw. na miód wszelkiego rodzaju poz. 42 wł. tar.) w miejsce dotychczasowego cła na miód naturalny świeży (110 lir.) i inny (367 lir.) Tym samym dekretem podwyższone zostaje cło na klej z glutyny (ex. 803 d) z 88,10 lir. na 250 lir. za kw.

„Gazzetta Ufficiale" z dnia 7. II. ogłasza dekret Nr. 88 z daty 5 lutego 1934 r., który ponownie rewiduje reżim importowy olejów mineralnych. W szczególności oleje mineralne surowe, przeznaczone do rafinerji (z poz. 643 a. 2) uwolnione zostają od cła (dotąd opłacały cło 22 lir. za kw.), stawka zaś na oleje surowe inne (643 a. 3) zostaje obniżona z 88.10 lir. na 12 lir. za kw. Równocześnie zostają obniżone cła na oleje smarowe, z 44 lir. na 25 lir. za kw., na naftę z 88.10 lir na 12 lir., na benzynę z 88.10 lir. na 12 lir., na inne oleje (poz. 643 e) z 88,10 lir. też na 12 lir. Pochodne destylacji olejów mineralnych dla rafinerji (poz. 644 b) zostają uwolnione od cła, inne (644 c) opłacać będą 12 lir. za kw. zamiast 88.10 lir.

Wszystkie wymienione artykuły zostały uwolnione od cła ad valorem.

Równocześnie jednak zostaje rozszerzony zakres stosowania taksy konsumcyjnej od sprzedaży olejów mineralnych, przyczem stawki tej zostają znacznie podwyższone. Dekret ustanawia następujące stawki taksy konsumcyjnej:

1. Oleje mineralne surowe, inne (poz. 643 a 3) — Lit. 68 za kwintal.
2. Oleje mineralne smarowe (poz. 643 b). — Lit. 55 za kwintal.
3. Nafta (poz. 643 o) — Lit. 93 za kwintal.
4. Benzyna (poz. 643 d) — Lit. 161 za kwintal.
5. Oleje mineralne inne (poz. 643 e) — Lit. 102 za kwintal.

Prócz tych ustala dekret dalsze taksy na olej waselinowy biały do użytku przy przerobie ryżu — L. 22 za kw. oleje smarowe do fabrykacji białych olejów — L. 35 za kw., i na eter naftowy do użytku przy fabrykacji esencyj kwiatowych — L. 80 za kw.

W związku z obniżką ceł importowanych na oleje mineralne zostaje obniżona granica wymiaru tary na powyższe artykuły z 73.40 lir. na 10 lir. (art. 1 n. 2 przepisów o tarze.)

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE i EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Dział komisowy firmy palestyńskiej obejmie reprezentacje polskich firm eksportowych. E/4243/46/Ch.

Firma reprezentacyjna w Palestynie zainteresowana jest objęciem zastępstw towarów polskich E/2405/34/Ch.

Firma szkocka pragnie objąć przedstawicielstwa firm polskich. E/1180/3B/Ch.

Jeden z kupców z Chicago, mający w dzielnicy businesowej miasta duży skład materjałów i przyborów biurowych zmienia swych dotychczasowych dostawców i pragnie różne artykuły w powyższej branży nabywać w Polsce. P/3617/61/R.

Firma maltańska pragnie zakupywać w Polsce wszelkiego rodzaju artykuły, jako to: materjały na ubrania męskie, gabardiny, likiery, skóry na obuwie galanterja skórzana, skórzane kurtki dla szoferów, skóry wołowe, parafina, wyroby cukiernicze itp. P/5081/3B/Sz. —

Firma kolumbijska pragnie nawiązać kontakt z firmami polskiemi różnych gałęzi wytwórczości, a więc z branży włókienniczej, konfekcyjnej, drzewnej. Zbyt w Kolumbji mogą znaleźć również biel cynkowa, mączka kartoflana, dekstryna, bibułka papierosowa, meble gięte, naczynia emaljowane, rękawiczki. P/3998/3C/Sz.

Firma tuniska interesuje się importem żarówek i bateryj do lamp kieszonkowych. P/5021/50/Grz.

Firma angielska zainteresowana jest w imporcie żeliwnych wanien emaljowanych. P/5032/44/Grz.

Na terenie holenderskim istnieją duże możliwości zbytu skrzynek do opakowania herbaty, wykonanych z triplexu. P/4704/40/Ba.

Firma południowa-afrykańska nawiąże kontakt z eksporterami dykt olchowych i brzozowych, interesują ją także dykty, których powierzchnia jest wykonana z dębu. P/4705/40/Ba.

Firma niemiecka pragnie nabywać w Polsce, różnego rodzaju wyroby drewniane do urządzeń kuchennych, jak: łyżki, wałki, młotki do mięsa, skrzynki do noży itp. P/4788/4C/Ba.

Firma francuska interesuje się importem tanich koców wełnianych i bawełnianych. P/4362/46/Z.

Firma południowo-afrykańska, interesuje się importem manufaktury bawełnianej, wyrobów dzianych bawełn., wełnianych i jedwabnych, bielizny, ręczników, konfekcji, rękawiczek, kostjumów kąpielowych tkanin wełnianych i jedwabnych. P/4219/3B/Z.

Firma angielska interesuje się importem z Polski obuwia skórzanego oraz skór wierzchnich dla obuwia męskiego i damskiego. P/4389/64/Z.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłac jednocześnie swe referencje.

OFERTY I ZAPYTANIA FIRM AMERYKAŃSKICH.

Nr. 2150/33 — Fabryka wszelkiego rodzaju artykułów gumowych odda przedstawicielstwo na Polskę.

Nr. 2206/33 — Kupiec nowojorski w drodze wymiany za towary polskie oferuje szmaty dla przemysłu włókienniczego.

Nr. 2966/33 — Fabryka spożywczych przetworów zbożowych interesuje się importem kaszy gryczanej z Polski.

Nr. 2972/33 — Firma w branży handlu drzewem reflektuje na zakup 3 do 5 miljonów stóp bieżących jodłowych desek do szalowania t. zw, „ceiling boards".

Nr. 3093/33 — Agent nowojorski pragnie rozpocząć pertraktacje w celu objęcia przedstawicielstwa polskiej fabryki wódek i likierów.

Nr. 3141/33 — Poważne przedsiębiorstwo rzeźnicze gotowe jest zakupić pęcherze wołowe w Polsce.

Nr. 3149/33 — Polski dom importowo - eksportowy w New Yorku poszukuje odbiorców złomu żelaznego w Polsce.

Nr. 3209/33 — Importer wosku ziemnego chce nawiązać stosunki z polskimi producentami tego artykułu.

Nr. 3276/33 — Firma nowojorska interesuje się zakupem odpadków włókienniczych w Polsce, w szczególności jutowych.

Nr. 3565/33 — Inżynier, doświadczony eksporter oferuje swe usługi przy uskutecznianiu zakupów artykułów technicznych w Stanach Zjednoczonych.

Nr. 3626/33 — Firma w New Yorku trudniąca się dostawą makulatury, złomu żelaznego i wszelkiego rodzaju szmat, poszukuje odbiorców.

Nr. 3703/33 — Dom agenturowy w New Yorku, specjalizujący się w dostawie aparatów radjowych i przyborów elektrycznych, pragnie nawiązać kontakt z polskim importerami tych artykułów.

Nr. 3740/33 — Fabryka celuloidu w New Yorku odda przedstawicielstwo na Polskę.

Nr. 3742/33 — Agent komisjoner w New Yorku w branży handlu szmatami bawełnianemi i wełnianemi poszukuje odbiorców w Łodzi, Bielsku i Białymstoku.

Nr. 3883/33 — Fabryka tkanych etykiet płóciennych oferuje używane krosna do wyrobu wstążek nadające się również do wytwarzania etykiet.

Nr. 3885/33 — Fabryka jedwabnych pończoch poszukuje odbiorców w Polsce.

SPRAWY TARYFOWE

ULGI DLA POŚPIESZNYCH PRZESYŁEK DROBNICOWYCH POCIĄGAMI POŚPIESZNEMI OD GRANICY AUSTRJACKO-CZECHOSŁOWACKIEJ DO STACYJ POLSKICH.

Od dnia 15. bm. wprowadzone zostały ulgowe stawki na przewóz pośpiesznych przesyłek drobnicowych o wadze nieprzekraczającej 60 kg od sztuki, nadawanych pociągami pośpiesznemi od granicy austrjacko-czechosłowackiej w Breclav do stacyj polskich. Ulgowa stawka wynosi 22,37 zł od 100 kg i może być stosowana przy osiągnięciu minimalnego kontyngentu 120 t. do wszystkich 45 stacyj polskich, do których są przewidziane ulgowe stawki opłat przewozowych. Do tego kontyngentu włącza się również przesyłki drobnicowe nadawane ze stacji Wien-Nordbahnhof do polskich stacyj portowych na podstawie taryfy artykułowej Nr. 1 (czechosłowacko-polskiej taryfy portowej).

Przy przewozie wysoko - wartościowych towarów rozstrzygającą dla wyboru drogi jest w pierwszym rzędzie szybkość przewozu, wobec czego nowo wprowadzona ulga taryfowa należycie wykorzystana przez interesantów może stanowić o skierowaniu do Gdyni znacznych transportów wartościowej drobnicy z Austrji i za nią położonych krajów do krajów bałtyckich i skandynawskich.

Ponieważ owoce świeże (winogrona, owoce południowe) przewożone są na podstawie nader niskich stawek opłat przewozowych od przejścia granicznego włoskiego pod Brenero do Szczecina w tranzycie przez Niemcy do krajów skandynawskich i bałtyckich możność przewozu wyżej wspomnianych przesyłek od granicy austrjackiej do Gdyni za stawkami bezpośredniemi daje sposobność przewozu tych owoców przez Gdynię.

POPIERANIE PRZEWOZU WĘGLA ANGIELSKIEGO I SOWIECKIEGO PRZEZ TRIEST.

W ramach umowy gospodarczej włosko-austrjackiej uzyskać ma też poparcie dowóz węgla angielskiego do Austrji przez Triest przez udzielenie ulgowych stawek opłat przewozowych od stacyj portowych w Trieście

do austrjackiej granicy. Z drugiej strony tworzy się towarzystwo włoskie okrętowe, w którem weźmie udział przeważnie Lloyd Triestino, a również zastąpione będą interesy sowieckie.

To towarzystwo okrętowe ma silniej rozbudować połączenia okrętowe między portami czarnomorskiemi a Triestem. Z. S. S. R. spodziewa się zwiększenia tą drogą eksportu węgla z Zagłębia Donieckiego do zaplecza portu triesteńskiego.

SPRAWY TURYSTYCZNE

GDYNIA NA WESOŁEJ FALI LWOWSKIEJ

Gdyński Związek Propagandy Turystycznej powziął szczęśliwą myśl zaproszenia do Gdyni dyrektora rozgłośni Lwowskiej Polskiego Radja p. Petri. łącznie z autorami i wykonawcami wesołych djalogów p. p. Wajdą i Vogefängerem, znanymi powszechnie w Polsce pod imionami Szczepko i Tońko. Zaproszenie to zostało przyjęte i Dyr. Petri wraz ze swoimi współpracownikami bawił w Gdyni w ciągu kilku dni w zeszłym tygodniu. Goście lwowscy, podejmowani przez G. Z. P. T. i szereg innych instytucyj, mieli możność przyjrzeć się zbliska życiu i pracy portu i miasta Gdyni i zanotować sobie wszystko, co było specjalnie godne uwagi i co mogło ich zainteresować i pociągnąć. Zwiedzili oni nietylko część handlową portu, lecz mogli również zetknąć się z przedstawicielami marynarki wojennej i naszą flotą wojenną, zdobywając w ten sposób nowe niecodzienne wrażenia.

Goście lwowscy w rozmowach z przedstawicielami społeczeństwa tutejszego dawali wyraz swemu zachwytowi ze wszystkiego, co niektórzy z nich po raz pierwszy przy zetknięciu się z morzem widzieli. Wszystko to, po uporządkowaniu wrażeń, stanie się przedmiotem transmisji na wesołej fali lwowskiej w niedługim czasie. Spodziewać się należy, że goście lwowscy zdołają, dzięki właściwemu im talentowi i humorowi, zainteresować Gdynią szerokie warstwy słuchaczów w całej Polsce i ci ze swej strony przyjadą tu, aby naocznie przekonać się o tem, co usłyszą niebawem na fali lwowskiej.

WYSTAWY I TARGI

TARGI POZNAŃSKIE.

W dniu 20. bm. przybył do Gdyni dyrektor Targów Poznańskich p. Krzyżankiewicz, w celu przedstawienia zainteresowanym sferom gdyńskim sytuacji, jaka w tym roku w związku z tą ważną dla życia gospodarczego Polski się wytwarza.

Dla umożliwienia p. Dyr. Krzyżankiewiczowi zetknięcia się z możliwie największą ilością przedstawicieli sfer portowych w Izbie w dniu jego przyjazdu odbyła się pod przewodnictwem Dyrektora H. Krupskiego konferencja.

Otwierając konferencję Dyrektor Krupski podniósł znaczenie Targów Poznańskich i zapowiedział ze strony Izby najdalej idące poparcie tego przedsięwzięcia. Jednocześnie Dyrektor Krupski podkreślił konieczność wzięcia udziału w Targach ze strony portu i miasta Gdyni, oraz przedsiębiorstw przemysłowych w Gdyni pracujących. Konieczność ta jest bardziej oczywista, że, jak słychać, port gdański ma w tym roku być na Targach reprezentowany.

Dyr. Krzyżankiewicz ze swej strony podniósł fakt wielkiego zainteresowania Targami w tym roku tak w kraju, jak i zagranicą. Dowodem zainteresowania jest, że już w chwili obecnej zgłosiło swój udział w Targach o 100% więcej firm, niż w roku zeszłym. W Gdyni utworzone zostało specjalne przedstawicielstwo Targów — ul. Starowiejska 47 m. 8. tel. 22-24.

TARGI KATOWICKIE.

W okresie od 19 maja do 3 czerwca odbędą się w Katowicach V Targi Katowickie. Na Targach tych mają być reprezentowane liczne działy przemysłu polskiego, co niewątpliwie sprzyja ich ożywieniu i możności załatwienia szeregu transakcyj, tak przez eksponentów jak i nabywców. Informacyj udziela Śląskie Towarzystwo Wystaw i Propagandy Gospodarczej w Katowicech, ul. Stawowa 14.

Z REJESTRU HANDLOWEGO

Do tut. rejestru handlowego, dział A. Nr. 82, wpisano przy firmie M. Weber, Wąbrzeźno, właściciel Michał Weber, że firma ta wygasła.

Wąbrzeźno, dnia 7 lutego 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym oddziai B. pod Nr. 93 przy firmie: C. Hartwig, Spółka Akcyjna w Poznaniu — Oddział w Gdyni, dnia 26 stycznia 1934 r. dopisano, iż oddział spółki akcyjnej w Gdyni wygasł.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym oddział B. pod Nr. 202 przy firmie: Bałtycka Hurtownia Materjałów Budowlanych, Spółka z ograniczoną poręką w Gdyni, dnia 24 stycznia 1934 r. dopisano: Max Feldmann i Ide Lejba vel Leon Hufnagel, ustąpili ze stanowiska kierownika spółki. Uchwałą zebrania wspólników z dnia 5 stycznia 1934 zmieniono § 6 umowy spółkowej co do przewodniczącego zgromadzenia oraz ustanowiono kierownikami spółki kupców: Maxa Loewensteina, Salego Lewinsohna oraz Ernsta Loewensteina, wszystkich z Gdańska.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszy rejestr handlowy wpisano: A. Sobota, mistrz murarski w Żabnie, pow. Starogard, właściciel Alojzy Sobota w Żabnie.

Starogard, dnia 29 stycznia 1934 r.

Sąd Grodzki.

Do tutejszego rejestru przy firmie Wiktor Rink w Tucholi zapisano 3 lutego 1934 r.: Prokura Stefana Bobrik-Brońskiego wygasła.

Sąd Grodzki Tuchola.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 194 przy firmie: „Polskie Towarzystwo Ubezpieczeń „Patria", Spółka Akcyjna w Warszawie, Oddział w Gdyni, dnia 26 stycznia 1934 r. dopisano:

Władysławowi Kuchcińskiemu i Józefowi Heinrichowskiemu obu z Gdyni udzielono prokury łącznej dla oddziału w Gdyni. Prokura udzielona Zygmuntowi Pardonowi i Wiesławowi Lenartowiczowi wygasła. Uchwałą Walnego Zgromadzenia akcjonarjuszów z 30 maja 1932 r. zatwierdzoną postanowieniem Ministrów Skarbu i Przemysłu i Handlu z 1 marca 1933 r. zmieniono brzmienie statutu w §§ 12 (w odniesieniu do lokaty funduszów spółki) § 31 i § 34 (utworzenie Rady Nadzorczej). § 31 statutu otrzymuje brzmienie następujące: Wszelkie akty i dokumenty, z których wynika jakiekolwiek dla spółki zobowiązanie winny być opatrzone podpisami dwóch członków zarządu lub jednego członka zarządu i prokurenta. Wyjątek od tej zasady stanowią polisy, dodatki do polis, świadectwa tymczasowe, czeki, listy o wydanie funduszów z instytucyj kredytowych, korespondencja, zarządzenia dotyczące czynności biurowych, pokwitowania z odbioru korespondencji, przesyłek pocztowych i innych, które to dokumenty mogą być podpisywane również przez dwóch prokurentów. Jako niewpisane ogłasza się: Ogłoszenia spółki zamieszczane będą w „Kurjerze Warszawskim".

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszy rejestr handlowy Nr. 186 wpisano. Firma brzmi: Krzywański i Hęćka — Dom Handlowy. Hutownia Prywatna Wyrobów Państwowego Monopolu Spirytusowego w Starogardzie.

Starogard, dnia 12 grudnia 1933 r.

Sąd Grodzki.

Do tut. rejestru handlowego B. Nr. 18 zapisano przy firmie Wąbrzeski Hurt, Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Wąbrzeźnie, że Towarzystwo się rozwiązało i firma wygasła.

Wąbrzeźno, dnia 21 czerwca 1933 r.

Sąd Grodzki.

Do rejestru handlowego A. Nr. 203 wpisano przy firmie Stanisław Żuralski, skład bławatów w Wąbrzeźnie:

Firma wygasła.

Wąbrzeźno, dnia 19 czerwca 1933 r.

Sąd Grodzki.

"NORDIA HAWE"

GDYNIA — DZIEDZICE

POLECA SWOJE PIERWSZORZĘDNE KONSERWY ORAZ CODZIENNE ŚWIEŻO WĘDZONE

PIKLINGI I SZPROTY

„ATLANTIC"

Tow. Transportowe z. o. p.

GDYNIA, ul. Portowa

Telefon nr. 1901, 1826, 1303.

Specjalność: Transporty towarów masowych jak: złom, cement, węgiel, nawozy sztuczne i t. p.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

NUMER 6 5. III. 1934

ROKOWANIA HANDLOWE Z ANGLJĄ NA TLE IMPORTU ŚLEDZI SOLONYCH DO POLSKI.

W pierwszej połowie marca przybywa do Polski delegacja sfer gospodarczych Anglji w związku z toczącemi się rokowaniami o traktat handlowy.

W ostatnim roku nasza ekspansja gospodarcza przesunęła się już wybitnie z rynków środkowej Europy zupełnie na Zachód.

Nasze obroty gospodarcze z Wielką Brytanją okazały dodatnie saldo na naszą korzyść w wysokości 101 miljonów złotych co stanowi 75 proc. nadwyżki bilansu handlowego w roku 1933 (132 miljonów złotych.)

W tych warunkach rokowania handlowe będą toczyły się z wielką ostrożnością, ponieważ strona angielska domagać się będzie ustępstw wszelkiego rodzaju na tle wzmożenia wywozu brytyjskiego do Polski.

Polska należy obecnie do jednego z większych odbiorców śledzi solonych angielskich, zwłaszcza po wojnie, kiedy to obszerny rynek rosyjski nie wchodzi prawie w rachubę dla tego towaru.

Zachodzi jednak ciekawe zjawisko, stałego, systematycznego spadku wywozu angielskich śledzi do Polski na korzyść śledzi pochodzących z Norwegji i Islandji.

Gdy jeszcze w roku 1930 pozycja angielska zajmuje 90 proc. importu śledzi solonych do Polski, to w roku 1933 spada do 60 proc. wypierana przez śledzie inne.

Biorąc pod uwagę statystykę W. M. Gdańska, dzierżącego do niedawna monopol pośredniczenia w sprzedaży śledzi solonych do Polski, widzimy wyżej poruszone zjawisko zupełnie dobitnie podkreślone.

I tak w roku 1932 na ogólny przywóz śledzi przez Gdańsk w ilości 50 miljonów kg, na Anglję przypada 39 miljonów kg, czyli około 78 proc., a na Norwegję 3 miljony kg, czyli 7 proc. Ale już w roku następn. 1933 na całkowity dowóz śledzi solonych przez Gdańsk 36 miljonów kg, na Anglję wypada 25 miljonów, czyli 70 proc., a na Norwegję 5 miljonów kg, a więc 15 proc.

Śledź solony angielski jest wypierany przez towar innego pochodzenia, nasuwa się więc pytanie — jakie są ku temu przyczyny i czy są możliwości wzmożenia importu śledzi solonych z Anglji?

Rynek polski do czasów kryzysu był odbiorcą najlepszych gatunków śledzi solonych z Anglji, czyli gatunków najdroższych. W tych to tłustych latach pośrednik monopolowy w Gdańsku zarabiał na jednej beczce drogiego gatunku w niektórych wypadkach od 40 do 80 złotych. Drogo Polskę kosztowało pośrednictwo firm gdańskich. Dziś firmy importu śledzia solonego osiedlone na terenie Gdyni muszą zadowolić się minimalnym zyskiem jednego do kilku złotych na beczce. To proste porównanie może nam dużo powiedzieć o tak gwałtownym spadku wywozu śledzi angielskich do Polski.

Dostawca konserwatywny w Anglji nie znał Polski jako rynku faktycznego zbytu dla śledzi angielskich, bo dla niego istniał jedynie pośrednik w Gdańsku. W statystykach oficjalnych Anglji zawsze Gdańsk figuruje jako odbiorca śledzi angielskich. A kiedy nadszedł czas kryzysu to pośrednik w Gdańsku nie potrafił i nie chciał zastosować się do zmienionej sytuacji, gdy należało zadowolić się małym zyskiem, wolał więc mało tych śledzi sprzedawać i wolał wprowadzać na rynek polski tanie śledzie norweskie i islandzkie.

Angielskie sfery zainteresowane nie chciały jakoś zbadać bliżej tej sytuacji, nie chciały zetknąć się bliżej i zapoznać odbiorcę polskiego, bo to zawsze wygodniej posługiwać się staremi metodami i mieć do czynienia z dawnym pośrednikiem w Gdańsku. Bo rzecz jasna, że należało w kryzysie szukać wszelkich sposobów obniżenia cen za wysokich stanowczo na zmienione warunki konjunkturalne, a pierwszym krokiem powinno było być dla Anglji usunięcie drogiego pośrednika gdańskiego i wejście w kontakt handlowy bezpośrednio z odbiorcą w Polsce.

Pośrednicy w Gdańsku widząc powstającą Gdynię, widząc dążność polskiego kupca do nawiązania bezpośrednich stosunków z zagranicą robili wszystko, aby tym dążnościom zapobiec. Jeszcze w roku 1933 mieliśmy do czynienia z niemożliwością dostawy drobnych partyj śledzi solonych z Anglji do Gdyni czy Gdańska dla kupca polskiego, ponieważ importerzy z Gdańska wymogli na dostawcach w Anglji, aby do zbiorowych ładunków nie przyjmować partji śledzi dla bezpośredniego odbiorcy polskiego. Nieliczne były wypadki gdy udawało się otrzymywać drobne ładunki śledzi.

Jeszcze w roku 1933 kupiec polski z Gdyni na swoje zapytania skierowane do Anglji nie otrzymał żadnej odpowiedzi, a tem samem nie mógł nawiązać bezpośredniego kontaktu gospodarczego z dostawcą śledzi solonych, a fakty te spowodowali pośrednicy

w Gdańsku, obawiając się upadku ich hegemonji w dziedzinie zaopatrywania Polski w śledzie solone.

Tu leżą więc te zasadnicze przyczyny spadku importu śledzi solonych z Anglji.

A jeżeli dodamy do tego usiłowania naszych dostawców śledzia z innych krajów: Norwegów, Duńczyków, Islandczyków, którzy często odwiedzali odbiorców w Polsce, starając się zbadać wymagania polskiego rynku, oferując ceny, przystosowane do kryzysu, i przeciwstawimy to zupełnej obojętności na te sprawy dostawców angielskich, którzy poza Gdańskiem, jako pośrednikiem, nie znają bezpośrednich polskich odbiorców bo się z nimi nigdy nie stykali, to zobaczymy jeszcze wyraźniej, gdzie leżą przyczyny spadku śledzi angielskich na rynku polskim.

Nie odpowiada prawdzie jakoby organizacja własnych polskich połowów śledzi na Morzu Północnem przyczyniła się do spadku zbytu angielskich śledzi. Bo z naturalnych już warunków (mała ilość rybaków i znikome wybrzeże) polskie połowy śledzi stanowić będą tylko mały procent zapotrzebowania krajowego w czasach normalnych (bezkryzysowych).

I jest tylko wielką szkodą dla Anglji, że nie bierze udziału w organizacji polskiego rybołówstwa śledziowego na Morzu Północnem i że dała się tutaj Anglja wyprzedzić inicjatywie holenderskich przedsiębiorców. Współdziałanie przedsiębiorców angielskich w organizacji polskich połowów śledziowych zapewni tylko stały rynek dla śledzia angielskiego. Bo zdarzyć się może, że dzięki systematycznej akcji Norwegji i Islandji te właśnie gatunki dużych śledzi zaprowadzą się na polskim rynku.

Również obecnie cło na śledzie solone nie jest za wysokie dla śledzi angielskich, bo przy bezpośrednim kontakcie z odbiorcą polskim i unikaniu pośrednictwa drogiego cena rynkowa tych śledzi będzie odpowiadała sile nabywczej polskiego konsumenta. Dostawca angielski trzyma dotychczas za wysokie ceny na śledzie i zniżka funta angielskiego nie odbiła się w odpowiednim stopniu na obniżenie cen na angielskie śledzie. —

Pamiętać powinni Anglicy, że kupiec polski żywiołowo dąży do własnego portu w Gdyni, że kupiec polski żywiołowo dąży do bezpośredniego nawiązania kontaktu z zagranicą, że w Gdyni znajdują się doskonałe warunki dla importu śledzi i angielskie inwestycje na tym terenie mogą tylko przyczynić się do wzmożenia ich importu śledzi solonych na rynek polski.

(—) Bronisław Sotkowski
kierownik Hali i Chłodni Rybnej.

KRONIKA

— REKORDOWY MIESIĄC POLSKIEGO RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO W LUTYM 1934 ROKU.

Miesiąc luty przyniósł nam nienotowany w rybołówstwie wzrost połowu chociaż to jest najkrótszy miesiąc roku, a ilość dni połowu nie przekroczyła 20 wyjazdów na morze.

Ogółem złowiono w lutym 2.097.670 kg. ryb morskich o wartości 281.123 zł. Spadek wartości połowu tłumaczyć należy zniżką cen na masowo poławiane szproty.

Podział ilościowy w kg. na poszczególne gatunki ryb przedstawiał się następująco: (w nawiasie podana cena w zł za jeden kg ryby.) Szproty 1.991.000 kg (0,10 zł), śledziki 77.650 kg (0,40 zł, dorsze 17.120 kg (0,40 zł), łososie duże 7.510 kg (4,80 zł), spadek cen na łososie spowodował również obniżkę wartości miesięcznych połowów. Łosoś mały—mielnica 260 kg (2,40 zł), troć 650 kg (5 zł), węgorze 1.480 kg (1,40 zł), flądry 850 kg (0,50 zł), sieja 140 kg (1 60 zł), szczupaki 830 kg (1,60 zł), okonie 180 kg (0,80 zł).

Poszczególne miejscowości wybrzeża łowiły: Hel 1.050.320 kg, Gdynia 621,130 kg, od Jastarni do Wielkiej Wsi 393,480 kg, od Chłapowa do Karwi 8.990 kg nad Zatoką od Pucka do Obłuża 22.650 kg. Tylko miejscowości posiadające porty rybackie i kutry motorowe mają decydujące znaczenie w połowie ryb morskich, inne natomiast skazane są na marne bytowanie, nie pokrywające nawet strat w narzędziach połowu.

Przy sprzedaży ryb morskich okazuje się dalszy zanik Gdańska jako odbiorcy naszych połowów: Gdańsk odebrał 39.140 kg — 18.059 zł, wędzarnie na wybrzeżu: 1.297.500 kg — 135.400 zł, sprzedaż na rynku miejscowym i wysyłka do kraju 761,030 kg — 127.664 zł.

— OŻYWIONY RUCH W PORCIE RYBACKIM W GDYNI W LUTYM 1934 R.

Port rybacki w Gdyni staje się w sezonie zimowym bardzo ruchliwym ośrodkiem handlowo-przemysłowym.

Ponieważ połów rybaków morskich w Gdyni wyniósł tylko 621 ton ryb, nie był on w stanie pokryć zapotrzebowania gdyż ogółem przywieziono z polskich połowów do Gdyni aż 969 ton ryb na 421 kutrach rybackich w ciągu 20 dni w miesiącu (na rybaków z Helu przypada z tego 106 kutrów i 347 ton ryb.) Cena płacona rybakom spadła z 12 zł na 10 zł za sto kilo szprotów. Większość ryb przerobiono w wędzarniach portu rybackiego, resztę sprzedano handlarzom pomorskim i wysłano wagonami do kraju.

Import ryby zagranicznej dostarczyły statki w ilości 15 z czego 3 z Anglji ze śledziami solonemi, 9 z Norwegji ze śledziami solonemi — świeżemi w lodzie i zamrożonemi, 1 kuter ze Szwecji ze śledzikami w lodzie, 1 kuter z Danji z dorszami w lodzie, oraz jeden statek Żeglugi Polskiej ze śledziami solonemi polskich połowów z Holandji.

Ogółem dowóz ryb zagranicznych do Magazynów i Chłodni Rybnej w porcie rybackim wyniósł w lutym 2.892.120 kg z tego przypada na: *śledzie solone importowane 1.385.000 kg;* (691.000 kg. norweskie, 670.000 kg angielskie — yarmudzkie, islandzkie 24.000 kg); *śledzie solone z polskich połowów na Morzu Północnem 448.000 kg; norweskie śledzie świeże w lodzie 460.000 kg;* śledzie zamrożone 510.000 kg, szweckie śledziki w lodzie 53.000 kg, dorsze z Danji w lodzie 5.000 kg, norweskie dorsze w lodzie 3.000 kg, dorsze zamrożone 8.000 kg, dorsze suszone — sztokfisz 120 kg, mączka rybna z Norwegji 20.000 kg.

Wysłano z portu rybackiego w Gdyni ogółem 257 wagonów z rybami w miesiącu lutym. Śledzi solonych w beczkach wysłano 158 wagonów z czego do kraju śledzi importowanych 104 wagonów, śledzi polskich połowów 44 wagonów, tranzyt do Rumunji 10 wagonów, śledzi świeżych w lodzie i zamrożonych importowanych wysłano 44 wagonów, szprotów polskich 31 wagonów w lodzie, szprotów wędzonych 24 wagonów.

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Kotka piątek	Helsingfors sobota
Poseidon			7. 3.	—	10. 3.
Śląsk	6. 3.	10. 3.	14. 3.	—	17. 3.
Posiedon	13. 3.	17. 3.	21. 3.	—	24. 3.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjold — z Gdyni 12./13. 3.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Irene	5. 3.	10. 3.	17. 3.
Minos	12. 3.	14. 3.	17. 3.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 7./8. 3. —z Gdańska 10. 3.
s/s J. C. Jacibsen — z Gdyni 15. 3. -- z Gdańska 17. 3.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 22. 3. — z Gdańska 24. 3.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni 15. 3.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 13. 3. — z Gdańska 16. 3.
s/s Erna — z Gdyni 27. 3. — z Gdańska 29. 3.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 9. 3. — z Gdańska 8. 3.
s/s Santa Cruz — z Gdyni 10. 3. — z Gdańska 15. 3.
s/s Santa Cruz — z Gdyni 23. 3. — z Gdańska 22. 3.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdyni 12. 3. — z Gdańska 10. 3.
s/s Ursa — z Gdyni 26. 3. — z Gdańska 24. 3.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Kristiansand, Stavangers Haugesund — Bergen

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Luna — z Gdyni 17. 3. — z Gdańska 16. 3.
s/s Luna — z Gdyni 31. 3. — z Gdańska 30. 3.

Towary na konosament przejściowy do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja) Islandji i wysp Faro.

Do Karlskrony (Carlskrona) — Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.
s/s Borgholm — z Gdyni 14. 3. — z Gdańska 13. 3.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.
s/s Iwan — z Gdyni 6—8. 3. — z Gdańska 8—10. 3.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.
s/s Borgholm — z Gdyni 14. 3. — Gdańska 13. 3.

Do Królewca (Königsberg) — Libawy (Libau)

Bergenske Baltic Transports Ltd.
m/s Wilhelm Lühring — z Gdyni ca. 10. 3. — z Gdańska ca. 8. 3.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
s/s Irene — z Gdańska 10. 3. s/s Minos — z Gdańska 14. 3.

Do Hamburga (Hamburg)

Polska Agencja Morska (PAM)
s/s Little Evy — z Gdyni 18. 3. s/s Little Evy — z Gdyni 18. 3.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Hinrich	7. 3.	10. 3.	13. 3.
Sylt	10. 3.	13. 3.	17. 3.
Alice	14. 3.	17. 3.	20. 3.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów położonych nad Łabą.
Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy — Sailings

	Gdynia	Gdańsk	Hamburg
s/s Tczew	6. 3.	7. 3.	12. 3.
s/s Tczew	16. 3.	17. 3.	21. 3.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Cieszyn — z Gdyni 6. 3. — z Gdańska 9. 3.
s/s Chorzów — z Gdyni 13. 3. — z Gdańska 16. 3.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Antwerpja czwartki i soboty	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Butt	3. 3.	6. 3.	12. 3.	14. 3.
Oskar Friedrich		10. 3.	15. 3.	17. 3.
Jupiter		13. 3.	19. 3.	21. 3.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Cieszyn	6. 3.	9. 3.	14. 3.
Tczew	13. 3.	16. 3.	23. 3.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
s/s Butt — z Gdyni 12. 3. — z Gdańska 14. 3.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Orpheus — z Gdyni 4. 3. — z Gdańska 7. 3.
s/s Rhea — z Gdyni 13. 3. — z Gdańska 14. 3.
s/s Ajeux — z Gdyni 18./19. 3. — z Gdańska 21. 3.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Premjer — z Gdańska 13. 3. — z Gdyni 15. 3.
s/s Premjer — z Gdańska 27. 3. — z Gdyni 29. 3.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 6. 3. — z Gdyni 8. 3.
s/s Baltonia — z Gdańska 20. 3. — z Gdyni 22. 3.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 7. 3. — z Gdyni 8. 3.
s/s Lublin — z Gdańska 14. 3. — z Gdyni 15. 3.
s/s Lublin — z Gdańska 21. 3. — z Gdyni 22. 3.

Do Leith

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Hague — z Gdyni 9./10. 3. s/s Haarlem — z Gdyni 16./17. 3.
s/s Majorca — z Gdyni 23./24. 3.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 13. 3. — z Gdańska 16. 3.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Charkow — z Gdyni 17/18. 3.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Neapel — z Gdyni i Gdańska 20. 3

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Bodil — z Gdyni 26. 2.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 16. 3. — z Gdańska 16./19. 3.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości. Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapel — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Neapel — z Gdyni i Gdańska 20. 3.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Sualand — z Gdyni 14. 3. — z Gdańska 16. 3.
m/s Blaland — z Gdyni 17. 3. — z Gdańska 19. 3.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanyork — z Gdyni 9. 3. s/s Argosy — z Gdyni 17. 3.

s/s Scanmail — z Gdyni 25. 3.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 11. 4.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Pacific — z Gdyni 22. 3.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore IX — z Gdańska ca 10. 3. — z Gdyni ca 10. 3.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Machaon — z Gdyni 31. 3. s/s City of Eastbourne — z Gdyni 10. 3

Gdynia — Cape Town — Algoa Bay — Mossel Bay — Durban — East London — Laurenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Gunnaren — z Gdyni 17. 3. m/s Kaaparen — z Gdyni 22. 4.

Cape Town, Fremantle, Adelaide, Melbourne, Sydney, Brisbane.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Triton — z Gdyni 3. 3.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanmail 2. 3.	28. 2.	16. 3.
s/s Scanpenn 10. 3.		s/s Scanpenn 24. 3.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni
s/s Pułaski 16. 3.	s/s Kościuszko 8. 3
	s/s Pułaski 28. 3.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax / Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni / Due to arrive at Gdynia
s/s Pułaski 18. 3.	s/s Kościuszko 8. 3.
	s/s Pułaski 28. 3.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Poseidon			7. 3.	—	10. 3.
s/s Śląsk	6. 3.	10. 3.	14. 3.	—	17. 3.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s lub substytut	Sailings — odjazdy Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
s/s Hinrich	7. 3.	10. 3.	13. 3.
s/s Sylt	10. 3.	13. 3.	17. 3.
s/s Alice	14. 3.	17. 3.	20. 3.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Chorzów 10. 3. z Rotterdamu — s/s Cieszyn 17. 3.

z Rotterdamu — s/s Chorzów 24. 3.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Statek lub substytut	Antwerp	Sailings — odjazdy Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Wutt	3. 3.	6. 3.	12. 3.	14. 3.
Oscar Friedrich	—	10. 3.	15. 3.	17. 3.
Jupiter	—	13. 3.	19. 3.	21. 3

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Tczew 9. 3. z Antwerpji — s/s Cieszyn 14. 3

z Antwerpji — s/s Tczew 23. 3.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Statek lub substytut	Daty odjazdów — Sailings Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Irene	1. 3.	5. 3.	7. 3.	10. 3.
Minos	8. 3.	12. 3.	14. 3.	17. 3.
Irene	15. 3.	19. 3.	21. 3.	24. 3.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Premjer	8. 3.	11. 3.	13. 3.
s/s Premjer	22. 3.	25. 3.	27. 3.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	15. 3.	19. 3.	20. 3.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lublin	8. 3.	11. 3.	14. 3.
s/s Lwów	13. 3.	18. 3.	21. 3.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Przyjazd Gdańsk/Gdynia
s/s Tugela	20. 1.	29. 1.	5. 2.		10. 3.
m/s Stureholm		17. 1.	30. 1.		8. 3.
m/s Troleholm		8. 2.	15. 2.	21. 2.	20. 3.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdyni a/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania kawy

	Termin wyjścia z Santos	Termin wyjścia z Rio de Janeiro	Termin wyjścia z Victoria	Przyjazd Gdynia	Przyjazd Gdańsk
par. Bore VIII	12. 2.	14. 2.	16. 2.	15. 3.	17. 3.
par. Heracles	5. 3.	7. 3.	10. 3.	9. 4.	11.4.

Lewant — Gdynia/Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

m/s	Termin wyjścia Pireus	Istanbul	Izmir	Beurouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia—Gdańsk
Hemland	31. 1.	3. 2.	—	8. 2.	12. 2.	—	22. 2.	13. 3.
Norland	14. 2.	16. 2.	-	19. 2.	25. 2.	5. 3.	—	30. 3.
s/s Roland			4. 3.		10. 3.			3. 4.

Morze Śródziemne — Marsylja, Zachod. Włochy, Bari, Sycylja

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Termin wyjścia Marsylja	Genua	Livorno	Syrakuzy	Catania	Messina	Palermo	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia—Gdańsk
par. Calabria	—	10. 2.	—	—	16. 2.	17. 2.	20. 2.	10. 3.
par. Gallia	—	9. 3.	10. 3.	-	16. 3.	17. 3.	19./20. 3.	8. 4.

Japonja — Filipiny — Chiny — Półn. Malakka — Gdynia

Polska Agencja Morska (PAM.)

s/s Perseus — odjazd z Singapore 1. 2. — przyjazd do Gdyni 13. 3.
s/s Saperdon — odjazd z Singapore 21. 2. — przyjazd do Gdyni 4. 4.

ADAM TOMASZEWSKI

NOWOCZESNA ORGANIZACJA
URZĄDZEŃ BIUROWYCH

GDYNIA
ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA
(W domu gdzie Izba Przemysłowo - Handlowa)

KONTA BANKOWE: KOMUN. KASA OSZCZĘDNOŚCI GDYNIA — — — — P. K. O. POZNAŃ NR. 212.758

TELEFON NR. 1055

Hurtowy i detaliczny skład papieru, materjałów piśmiennych i artykułów biurowych.

Księgowość przebitkowa

Powiększywszy zakres działania, zaopatrzyłem skład swój w duży wybór towaru.

Dostawy do urzędów i biur po niskich cenach.

Korzystne źródło zakupu dla odsprzedawców.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdyni a/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	Przyjazd Gdynia	Gdańsk
par. Bore VIII	12. 2.	14. 2.	16. 2.	15. 3.	17. 3.
par. Heracles	5. 3.	7. 3.	10. 3.	9. 4.	11.4.

Lewant — Gdynia/Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

m/s	Pireus	Istanbul	Izmir	Termin wyjścia Beurouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia—Gdańsk
Hemland	31. 1.	3. 2.	—	8. 2.	12. 2.	—	22. 2.	13. 3.
Norland	14. 2.	16. 2.	—	19. 2.	25. 2.	3. 3.	—	30. 3.
s/s Roland			4. 3.		10. 3.			3. 4.

Morze Śródziemne — Marsylja, Zachod. Włochy, Bari, Sycylja

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Marsylja	Genua	Livorno	Syrakuzy	Termin wyjścia Catania	Messina	Palermo	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia—Gdańsk
par. Calabria	—	10. 2.	—	—	16. 2.	17. 2.	20. 2.	10. 3.
par. Gallia	—	9. 3.	10. 3.	—	16. 3.	17. 3.	19./20. 3.	8. 4.

Japonja — Filipiny — Chiny — Półn. Malakka — Gdynia

Polska Agencja Morska (PAM.)

s/s Perseus — odjazd z Singapore 1. 2. — przyjazd do Gdyni 13. 3.
s/s Saperdon — odjazd z Singapore 21. 2. — przyjazd do Gdyni 4. 4.

ADAM TOMASZEWSKI

NOWOCZESNA ORGANIZACJA
URZĄDZEŃ BIUROWYCH

G D Y N I A

ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA

(W domu gdzie Izba Przemysłowo - Handlowa)

KONTA BANKOWE: KOMUN. KASA OSZCZĘDNOŚCI GDYNIA — — — — P. K. O. POZNAŃ NR. 212.758

TELEFON NR. 1055

Hurtowy i detaliczny skład papieru, materjałów piśmiennych i artykułów biurowych.

Księgowość przebitkowa

Powiększywszy zakres działania, zaopatrzyłem skład swój w duży wybór towaru.

Dostawy do urzędów i biur po niskich cenach.

Korzystne źródło zakupu dla odsprzedawców.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 15 marca 1934 r. | NR. 7

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska, tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

ZAKOŃCZENIE WOJNY CELNEJ POLSKO-NIEMIECKIEJ A GDYNIA.

W dn. 7. bm. podpisany został w Warszawie przez przedstawicieli rządów polskiego i niemieckiego protokół, na mocy którego uchylonem zostało działanie zarządzeń obu rządów, wydanych w okresie od czerwca 1925 r. do czasów ostatnich, mających na celu utrudnienie, jeśli nie wręcz uniemożliwienie podtrzymywania normalnych stosunków gospodarczych pomiędzy obu krajami. Tego rodzaju stan rzeczy znany jest powszechnie pod nazwą wojny celnej. Wojna celna polsko-niemiecka odznaczyła się swą wyjątkową, bo blisko 9-letnią długotrwałością, a w konsekwencji spowodowała daleko sięgające przeobrażenia w polityce gospodarczej obu Państw. Przeobrażenia te, jeśli chodzi o Polskę, miały znaczenie zasadnicze i spowodowały głęboko sięgające istotne zmiany w strukturze gospodarczej i polityce handlowej państwa.

Przypomnieć sobie należy, że w chwili wybuchu wojny celnej polsko-niemieckiej funkcje młodego organizmu gospodarczego polskiego nie były jeszcze skoordynowane, a konsekwencje rozczłonkowania organizmu gospodarczego obecnej Polski na trzy części wywierały na sytuację gospodarczą wpływ przemożny. Wywołanie przez stronę niemiecką wojny celnej miało na celu przedstawienie całemu światu metodę poglądową nietrwałości stosunków, stworzonych przez traktaty pokojowe, a w razie pomyślnego dla siebie wyniku tej walki, podporządkowanie swym wpływom gospodarczym, a co za tem idzie i politycznym państwa polskiego.

Obliczenia te, jak wiemy, zawiodły na całej linji. Niemcy, które przed rozpoczęciem wojny celnej odgrywały w życiu gospodarczem Polski, a zwłaszcza jej zachodnich połaci, rolę niemal decydującą, stopniowo i konsekwentnie traciły swe wpływy, a organizm gospodarczy Polski wzmacniał się i konsolidował swą strukturę i skierowywał swe obroty handlowe na inne drogi według własnych planów. Jak dalece proces ten posunął się naprzód w ciągu lat 9, świadczą najlepiej liczby statystyki niemieckiej, dotyczące handlowych obrotów pomiędzy Polską a Niemcami, gdy mianowicie przed rozpoczęciem wojny celnej w roku 1924 wywóz z Niemiec do Polski przedstawiał wartość 303,5 mil. marek niemieckich, przywóz zaś z Polski 400,5 mil. marek niem., to w roku 1930, gdy parafowana została umowa handlowa polsko-niemiecka, ratyfikowana następnie przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, odrzucona natomiast przez Reichstag Rzeszy, eksport niemiecki do Polski spadł do 250,0 miljonów marek, zaś import do 236,8 mil. marek czyli blisko o 30%, dalsze trzy lata dały wyniki jeszcze bardziej namacalne, obniżając import z Niemiec do Polski do 55,5 mil. marek niemieckich, eksport zaś z Polski do Niemiec do 55,9 mil. marek niemieckich, czyli blisko sześciokrotnie w porównaniu do roku 1921. Z drugiej strony i w ogólnym obrocie handlu zagranicznego Polski. Obroty towarowe pomiędzy Polską a Niemcami przestały odgrywać rolę decydującą, nietylko w liczbach absolutnych, lecz również i pomimo kurczących się w latach ostatnich obrotów handlowych polskich z zagranicą, pod względem udziału procentowego, w latach ostatnich Niemcy pod tym względem ustępują miejsce Anglji.

Równolegle z temi zmianami, będącemi konsekwencją wojny celnej, czego nie należy nigdy

tracić z widoku, nastąpiły również głębokie przeobrażenia w kierunku dróg handlu zagranicznego Polski.

Gdy przed rozpoczęciem wojny celnej polsko-niemieckiej i jeszcze w ciągu kilku pierwszych lat jej trwania handel zagraniczny Polski miał kierunek ze wschodu na zachód i odwrotnie, to w latach ostatnich kierunek ten uległ zmianie zasadniczej — przestawiając się na kierunek z południa na północ, a więc *ku morzu*. I tu właśnie leży całe sedno sprawy i cała doniosłość konsekwencji dla Polski wojny celnej z Niemcami.

Dla zilustrowania tego stanu rzeczy przytoczyć należy kilka zaledwie, a jednak tak bardzo wymownych liczb. W roku 1925, pierwszym okresie wojny celnej, ogólny obrót handlu zagranicznego Polski wyniósł 17013 tys. ton, z czego na obrót przez granicę lądową wypadło 83,6%, zaś drogą morską zaledwie 16,4%, w roku 1930, przy ogólnym obrocie 22.494 ton na drogę lądową przypadło już zaledwie 38,1%, zaś na drogę wodną 61,9%, wreszcie w roku 1933 na ogólny obrót 15 343 ton przypada na drogę lądową już zaledwie 26,4%, zaś na drogę morską 73,6%, czyli prawie ¾. Rola Gdyni w tych przeobrażeniach jest olbrzymia, pomimo, że liczby odnośne są niemal powszechnie znane, warto je jednak na tem miejscu przytoczyć, gdyż zastępują one wszelkie dłuższe rozumowania. Obrót przez Gdynię w roku 1925 wynosił 56 tys. ton, a więc prawie nie istniał, w roku 1930 — 3,628 tys. ton, zaś w roku 1933 — 6.106 tys. ton.

W tych warunkach zrozumiałą jest rzeczą to wielkie zainteresowanie i ta wielka troska, jaka dookoła sprawy zlikwidowania wojny celnej polsko-niemieckiej, a zwłaszcza w związku z konsekwencjami faktu tego, w opinji polskiej panuje.

Protokół z dnia 7 marca jest w pełnem znaczeniu tego słowa dokumentem likwidacyjnym, w którym obie strony zobowiązały się znieść cały szereg zarządzeń, mających charakter wybitnie bojowy, wynikający konsekwentnie ze stanu walki, która przez 9 lat po obu stronach się toczyła.

Ze strony niemieckiej zaniechane zostało stosowanie taryfy maksymalnej do towarów, przywożonych z Polski, ze strony polskiej uchylone zostały zarządzenia specjalne, dotyczące zakazu przywozu pewnych towarów niemieckich, przywóz których z innych krajów był dopuszczony, oraz przewozu przez porty niemieckie i koleje żelazne pewnych towarów, dla Polski przeznaczonych. Ze strony polskiej pozatem zniesione zostało stosowanie do towarów niemieckich ceł maksymalnych według rozporządzenia z dnia 11 października 1933, zresztą w życie niewprowadzonego. Obie strony zobowiązały się również nie czynić jakiejkolwiek dyskryminacji przy stosowaniu i przyznawaniu autonomicznych ulg celnych, które obowiązują ogólnie na polskim lub niemieckim obszarze celnym. Z powyższego wynika, że protokół zawiera z obu stron szereg zobowiązań raczej o charakterze likwidującym dotąd stosowane utrudnienia, niż stwarzającym pewne pozytywne warunki dla obrotu handlowego, w chwili obecnej zaistniał bowiem stan beztraktatowy, który zakończony będzie dopiero w chwili podpisania traktatu handlowego, opracowanie którego, oczywiście, wymaga dłuższego czasu.

Jak widać z powyższego również i sprawy, związane z polską polityką morską załatwione zostały w tej samej płaszczyźnie, likwidującej dotychczasowy stan walki, zniesiono bowiem zarządzenia specjalnie wymierzone przeciw portom i kolejom niemieckim, które z chwilą zaprzestania wojny celnej nie mogły być utrzymane nadal.

Sprawy żeglugowe, bezpośrednio z Gdynią związane, nie zostały uregulowane w drodze publiczno-prawnej, lecz na podstawie umowy prywatno-prawnej, zawartej na przeciąg 6 lat pomiędzy polskiem towarzystwem okrętowem „Żegluga Polska" a 4 towarzystwami żeglugowemi niemieckiemi, głównie zainteresowanemi w transporcie morskim do portów polskiego obszaru celnego. Na mocy tej umowy nastąpił podział ładunków przewozowych drogą morską pomiędzy portami niemieckiemi a polskiemi, przyczem przy osiągnięciu obrotu 100.000 ton ładunków rocznie udział polskich statków wyrażać się będzie w 50%.

Podkreślić należy, że układ obecny w niczem nie zagraża importowi towarów do Polski drogą morską, gdyż polska taryfa celna jest tak skonstruowana, że faworyzuje import tą drogą wszelkich towarów. W szczególności, jeśli chodzi o bawełnę, to niema niebezpieczeństwa ze strony Bremy, gdyż nasza taryfa celna przewiduje z roku na rok progresję stawek celnych na bawełnę, przywożoną drogą lądową. Podkreślając ten stan rzeczy, zdawać jednak musimy sprawę, że zakończenie wojny celnej z Niemcami nie może nie wywrzeć pewnego wpływu na dalsze kształtowanie się naszych stosunków handlowych. Kontrahenci niemieccy, posiadający wielkie doświadczenie handlowe we wszystkich dziedzinach handlu, w szczególności handlu zamorskiego, oparci na działalności rozgałęzionych organizacyj swoich na całym świecie, rozporządzający znacznemi kapitałami, niewątpliwie będą dążyć do wywarcia poważniejszego wpływu na kształtowanie się naszych stosunków handlowych. Z naszej strony, w dążeniach do jak najdalej idącego usamodzielnienia się pod tym względem, opierać się musimy na już zdobytem doświadczeniu niewielu, co prawda, ale za to pełnych intensywnej pracy, lat ostatnich oraz na niezłomnem dążeniu do utrzymania wytkniętej jedynie prawidłowej drogi rozwoju naszych stosunków gospodarczych z zagranicą — *drogi morskiej*.

Z tego punktu widzenia odbyta w dniu 10-go marca w Gdyni wielka konferencja gospodarcza nabiera specjalnie doniosłego znaczenia; daje ona bowiem namacalny dowód istnienia dążeń do pogłębienia i uintensywnienia pracy w obranym kierunku przy równoczesnem dostosowaniu metod jej udoskonalenia do zmieniających się warunków ogólnych. Przybycie na konferencję trzech ministrów Rządu Rzeczypospolitej, kierownictwu których powierzone są najbardziej zainteresowane resorty gospodarcze, powinno, zdaniem naszem, być uważane za dowód niezłomnego trwania nadal przy ustalonych wytycznych polskiej polityki morskiej, zmiana których jest nie do pomyślenia.

L. G.

BILANS GIEŁDY BYDGOSKIEJ ZA R. 1933.

Żywotność placówki.

Pierwszy bilans Giełdy bydgoskiej za rok 1933, zamyka okres 5-cio miesięcznej działalności instytucji, której otwarcie nastąpiło dnia 31 lipca ub. roku. Okres ten, aczkolwiek krótki, wykazał już nietylko potrzebę powołania do życia tej organizacji ale także jej wysoką żywotność. Wykładnikiem tego stały przyrost członków oraz b. poważne obroty.

Działalność Giełdy bydgoskiej — o ile można użyć tego określenia — obejmuje okręg pomorski i nadnotecki, a zatem pokrywa się w zupełności z okręgiem rozszerzonej ostatnio terytorjalnie gdyńskiej Izby Przemysłowo-Handlowej. W pierwszej fazie swego istnienia Giełda bydgoska potrafiła skupić wszystkie najpoważniejsze firmy handlu ziemiopłodami oraz młynarskie swego okręgu, niezależnie od pozyskania członków ze sfer rolniczych i konsumentów. Na ultimo roku sprawozdawczego ogólna liczba członków giełdy wynosiła — 123. Stan ten na koniec lutego br. wykazał dalszy wzrost wyrażający się liczbą 143 członków. Z tej ogólnej cyfry przypada na kurję handlową — 107 członków, przemysłową 24, rolniczą i konsumentów — 11. Nadmienić przytem należy, że dotychczasowi członkowie giełdy pochodzą, z b. nielicznemi wyjątkami, z okręgu pomorsko-nadnoteckiego.

Wysokość obrotów.

Rozmiary przeprowadzonych na Giełdzie Bydgoskiej transakcyj w ub. r. były pokaźne. W porównaniu zaś z obrotami innych giełd krajowych — obroty bydgoskie — zajęły 3 miejsce po Poznaniu i Warszawie. Dalsze miejsca zajęły kolejno pozostałe giełdy a to: we Lwowie, Krakowie, Katowicach, Lublinie, Równem, Łodzi i Wilnie.

Obroty 3 największych, pod względem ilości transakcyj giełd wynosiły w okresie od 1 sierpnia do końca grudnia ub. r.:

	Poznań	Warszawa	Bydgoszcz
ilość transakcyj	25.778	14.595	11.217
ilość ton	676.236	348.869	224.192
suma w złotych	102,169819	56,039.508	37,153,33

Zestawienie powyższe obejmuje transakcje wszystkich artykułów dopuszczonych do obrotu i notowań na odnośnych giełdach. Zaobserwowany fakt świadczy dodatnio o żywotności i ruchliwości placówki bydgoskiej, tembardziej, jeżeli się uwzględni, że Giełdy Poznańska i Warszawska posiadają już wyrobioną tradycję i doświadczenie płynące z dłuższego okresu istnienia.

Głównym artykułem obrotu na giełdach zbożowych, tak pod względem ilości, jak i wartości jest żyto. Po nim dopiero w znacznym odstępie idą obroty pozostałych gatunków zbóż chlebowych, przetworów młynarskich, dalej roślin strączkowych, pastewnych i innych. Stosunek ten występuje również silnie i w obrotach giełdy bydgoskiej. Na globalną kwotę obrotów giełdy bydgoskiej w omawianym okresie przypadało na:

	Ilość transakcyj	tonn	suma w złotych
żyto	2.398	90.084	13.808.098
jęczmień	1.235	35.562	5.588.792
pszenicę	1.245	24.494	5.019.497
mąki	2.989	16.003	4.506.531
grochy	366	6.072	1.506.362
otręby	1.083	13.581	1.301.353
razem:	9.318	185.796	31.730.633

Na pozostałe artykuły w liczbie 25, obejmujące rośliny strączkowe, pastewne, nasiona, ziemniaki i inne wypada łącznie 1.899 transakcyj giełdowych na 38.396 ton wartości zł 5,4 miljonów.

Kształtowanie się cen.

Ogólny przebieg cen głównych artykułów giełdowych t. j. zbóż wykazał naogół tendencję zniżkową. Biorąc za podstawę czasokres od sierpnia do grudnia ub. r., a zatem od początku nowej kampanji, stwierdzić należy, że: ceny żyta w miesiącach sierpniu i wrześniu wykazywały większe wahania w granicach cen transakcyjnych od 13,50 do 16,60 za 100 kg.

W dalszych 3 miesiącach widać tendencję stabilizacyjną, która w listopadzie i grudniu doprowadziła do ustalenia się cen żyta na poziomie zł. 14.40 do 14,75. Przy pszenicy maksymalna cena transakcyjna wynosiła zł. 22,—, minimalna zaś 18,50, która przejściowo tylko była notowaną w sierpniu. Natomiast we wrześniu i październiku

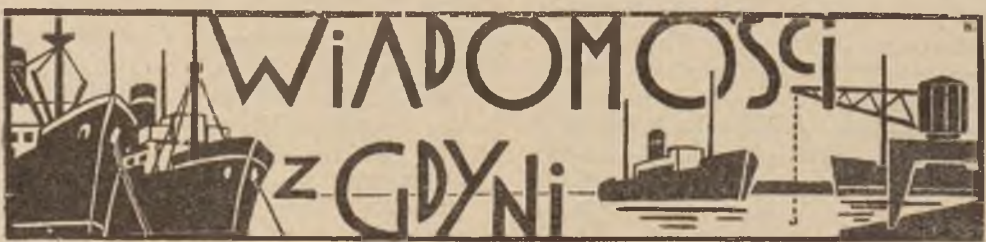
rozpiętość cen maleje utrzymując się w granicach od 19,75 do 21,80. Pozostałe 2 miesiące wykazują stabilizację cen na poziomie znacznie niższym, bo w granicach 18,50 do 18,75. Ceny owsa w okresie od września do grudnia wykazały w górnej granicy spadek o przeszło 1,5 zł. t. j. 15,15 do 13,60.

Przy jęczmieniu przemiałowym zanotować należy również tendencję zniżkową, która przy najwyższych cenach transakcyjnych wyniosła spadek o 1,75 zł. Najwyższe bowiem osiągnięte ceny za ten artykuł parytet Bydgoszcz w sierpniu wyniosły 16,50, w listopadzie zaś 14,75. Ceny zaś orjentacyjne utrzymywały się w tym okresie t. j. w grudniu na poziomie od 12,75 do 13,25. Najmniejsze wahania wykazały ceny jęczmienia browarowego. W porównaniu zaś z ceną wrześniową zł. 15,20, ceny w dalszych miesiącach wykazały wzrost do 16,50, a w grudniu do 16,—. Wszystkie ceny rozumieć należy w zł. za 100 kg. parytet Bydgoszcz w partjach wagonowych.

Inne prace.

O ruchliwości placówki świadczy cyfra załatwionej korespondencji wynosząca w okresie sprawozdawczym 2.116 listów otrzymanych i wysłanych. Rada Giełdowa odbyła 5 posiedzeń załatwiając szereg spraw organizacyjnych i administracyjnych. W tym okresie zaprzysiężono próbobiorców we wszystkich ważniejszych ośrodkach okręgu działalności Giełdy. Komisje Rzeczoznawców i Sądy Rozjemcze załatwiły w tym czasie 30 spraw. Dalsze prace w kierunku zacieśnienia stosunków z członkami, pozyskiwania dalszych, oddziaływania w kierunku zawodowego i moralnego poziomu handlu artykułami dopuszczonemi do obrotów na giełdzie — są przedmiotem zabiegów nietylko władz giełdy ale i biura. Zważywszy na sharmonizowaną i zdyscyplinowaną akcję wszystkich czynników na Giełdzie, liczyć należy na dalsze poważne wyniki idące po linji interesów zarówno członków, jak i całokształtu życia gospodarczego kraju.

Mieczysław Wójcik.



KONFERENCJA GOSPODARCZA W GDYNI.

W dniu 10. bm. odbyła się w Gdyni konferencja gospodarcza, mająca na celu zobrazowanie całokształtu sytuacji spraw portowych w Gdyni oraz ustalenie wytycznych na przyszłość przy uwzględnieniu zarządzeń, mających na celu usprawnienie funkcjonowania portu.

Na konferencję tę przybyli z Warszawy pp. Ministrowie Przemysłu i Handlu Dr. Ferdynand Zarzycki, Komunikacji inż. Butkiewicz i Rolnictwa i Reform Rolnych Nakoniecznikoff-Klukowski, podsekretarze stanu w Prezydjum Rady Ministrów p. Lechnicki i w Ministerstwie Skarbu p. L. Kozłowski oraz szereg urzędników z poszczególnych Ministerstw z Dyrektorem Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu inż. Moździeńskim na czele. Wzięli również udział w konferencji wicewojewoda Pomorski Dr. Seydlitz, Prezes Dyrekcji Kolei inż. Dobrzycki, Komisarz Generalny R. P. w Gdańsku Dr. Papée, Komisarz Rządu m. Gdyni Mgr. Sokół, Dyrektor Urzędu Morskiego inż. Łęgowski i wielu innych. Sfery gospodarcze Gdyni z Prezesem Izby naszej inż. Napoleonem Korzonem na czele reprezentowane były niemal w komplecie.

Pan Minister Zarzycki, otwierając konferencję, z całym naciskiem podkreślił, że rozpowszechniające się pogłoski o rzekomej zmianie ustosunkowania się sfer rządowych do zagadnień z Gdynią związanych, są na niczem nieoparte, sam fakt, przybycia na konferencję trzech członków Rządu Rzeczypospolitej jest dowodem, że stanowisko Rządu żadnej zmianie nie uległo i ulec nie może. Udzielając następnie głosu p. Prezesowi Korzonowi, p. Minister zaznaczył, iż w toku konferencji powinne być poruszone wszystkie sprawy, wymagające omówienia i załatwienia.

Pan Prezes Korzon w swem przemówieniu dał przegląd prac, dokonanych w ostatnim okresie ze szczególnem uwzględnieniem szeregu ważnych zarządzeń ze strony Rządu, mających na celu usprawnienie pracy w porcie.

Następnie referat podstawowy Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni o postulatach handlu zamorskiego i przemysłu portowego wygłosił wicedyrektor Izby p. Kawczyński.

W referacie tym, po przedstawieniu sytuacji ogólnej, panującej w tych dziedzinach w naszym porcie, sformułowane zostały w 8 punktach postulaty przemysłu i handlu w porcie gdyńskim, od uwzględnienia których w znacznym stopniu uzależniony jest dalszy ich pomyślny rozwój w Gdyni.

Konstatując brak dostatecznej i na odpowiednim poziomie postawionej propagandy portu i studjów nad organizacją portów zagranicą, w referacie w pierwszym rzędzie podkreśloną została konieczność wyasygnowania na prace w tym kierunku niezbędnych funduszów, jako drugi postulat wysunięto zmianę zasad administracji portu w kierunku większego jej usamodzielnienia, dalej ustalonem zostało w referacie, że dla rozwoju portu i wzburzenia w stosunku do niego większego zainteresowania w kraju i zagranicą, niezbędnem jest stworzenie w nim warunków, sprzyjających powstaniu przedsiębiorstw przemysłowych, co w pierwszym rzędzie wymaga wyznaczenia odpowiednich terenów portowych. Następnym postulatem jest wytworzenie odpowiednich warunków dla handlu portowego, szczególnie przy imporcie towarów, m. in. przez uproszczenie i usprawnienie dla gdyńskiego handlu hurtowego procedury, związanej z uzyskaniem zezwoleń przywozowych i zaświadczeń kompensacyjnych; ściśle ze sprawą handlu portowego związane jest zagadnienie piąte a mianowicie uruchomienie tanich kredytów dla obsługi handlowego aparatu portowego, dalej jako postulat 6-ty podkreślono konieczność uwzględniania interesów armatorów i maklerów polskich przy zawieraniu transakcyj, na które rząd może wywierać swój wpływ; jest to niezbędnem dla popierania rozwoju tych dziedzin przemysłu polskiego wobec istnienia poważnej konkurencji firm zagranicznych, zatrudnionych na tutejszym terenie. Dalej referat podkreślał konieczność zagwarantowania odpowiedniego poszanowania dla pracy przedsiębiorców portowych, od których z drugiej strony powinno się wymagać wysokiego poziomu etyki kupieckiej i zrozumienia dla interesów państwowych.

Wreszcie jako postulat 8-my podkreślona została konieczność życzliwego traktowania lojalnego i potrzebnego dla rozwoju portu kapitału zagranicznego.

Następne referaty wygłosili p. Jerzy Michalewski, Dyrektor Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych w sprawach kolejowych oraz w sprawie przeładunków w porcie i p. Dr. Bolesław Kasprowicz, Dyrektor Rady Interesentów Portu, o zagadnieniach podatkowych i sposobach podniesienia warunków konkurencyjności portu w Gdyni. Obaj prelegenci poddali szczegółowej analizie obecnie istniejącą sytuację w Gdyni i przedstawili odpowiednio sformułowane dezyderaty, uzgodnione poprzednio z Izbą naszą podczas specjalnie zwołanych w tym celu zebrań.

Na wszystkie poruszone w referatach kwestje odnośni przedstawiciele resortów ministerjalnych dawali wyjaśnienia, z których wynikało, że pewna ilość poruszonych spraw już stanowi przedmiot badań, inne są nawet w stadjum realizacji. W dalszej dyskusji zabierali głos liczni przedstawiciele sfer gospodarczych Gdyni, rozwijając poruszone tematy i pogłębiając odnośne zagadnienia.

P. Minister Zarzycki reasumując przebieg obrad konferencji, ustalił wytyczne dla metody dalszej pracy nad praktycznem zrealizowaniem podniesionych zagadnień, powierzając naszej Izbie, jako instytucji skupiającej dookoła siebie wszystkie sfery zainteresowane, zgrupowanie wszystkich wysuniętych dezyderatów dla dalszego ich załatwienia przez odpowiednie resorty przy udziale delegatów Izby i przedstawicieli gdyńskich sfer gospodarczych. Spodziewać się należy, że tak ustalona metoda pracy wyda jaknajlepsze rezultaty.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W LUTYM R. B.

Miesiąc luty r. b. wykazał spadek o 71.300 ton w porównaniu do stycznia r. b.

Na spadek obrotów towarowych z zamówień, w miesiącu sprawozdawczym złożyły się niepamiętne od szeregu lat burze na Bałtyku, które w dużym stopniu utrudniały normalną żeglugę i wyrządzały jej wielkie szkody. Nasilanie wiatrów dochodziło kilkakrotnie do 12° skali Beanfort'a. Silne burze grupowały olbrzymie zwały lodowe, blokując niemi wejścia do szeregu portów bałtyckich i ograniczając w ten sposób żeglugę. Ponadto należy zaznaczyć, że luty w r. b. był krótszy od stycznia o 3 dni, co również stanowiło wpływ na wysokość obrotów.

Mimo tych niesprzyjających warunków obroty lutowe wykazały w stosunku do lutego ubiegłego roku wzrost o 49.339 t. co dowodzi dalszej pracy rozwojowej portu gdyńskiego pod względem obrotów.

Zamorskie obroty towarowe w lutym r. b. osiągnęły liczbę 454.429 t., z czego na przywóz przypadło 72.369 t. i na wywóz — 382.060 t.

Zestawiając obydwie pozycje obrotu towarowego, musimy zaznaczyć, że import wykazał nieznaczny wzrost w porównaniu z importem styczniowym, natomiast eksport wyraził się spadkiem o 73.104 t.

Analizując oddzielnie obydwie pozycje obrotu oraz główniejsze ich składniki stwierdza się co następuje:

Od dłuższego czasu obserwuje się stały wzrost przywozu. Luty r. b. pod tym względem wykazał wzrost o ca 45 proc. w porównaniu z przywozem lutowym w r. ubiegłym. W imporcie lutowym obserwuje się wzrost nasion oleistych — 11.234 t. (5.086 t.) tytoniu — 1.237 t. (238 t.), fosforytów — 9.142 t. (1.523 t.) i żużli Thomasa — 7.597 t. (1.000 t.): Spadek wykazały pozycje śledzi — 2.919 t. (3.483 t.), złomu żelaznego — 15.570 t. (21.975 t.) i nieco bawełny — 6.893 t. (8.658 t.) oraz wełny — 2.450 t. (3.961 t.). Inne pozycje towarowe w przywozie utrzymały się w normach miesiąca ubiegłego.

W eksporcie dał się zauważyć spadek takich towarów jak drzewo tarte — 5.716 t.

(11.208 t.). węgiel — 321.529 t. (382.808 t.), koks — 9.285 t. (12.865 t.) i szyny kolejowe — 1.815 t. (3.280 t.). W zestawieniu z eksportem styczniowym brak pozycyj: melasy, natomiast zjawiła się pozycja soli — 550 t., saletry — 901 t., nawozów azotowych — 2.220 t. i karbidu — 161 t. Pewien wzrost wykazały takie towary jak cukier — 4.845 t. (4.525 t.), drzewo okrągłe — 2.709 t. (1.016 t.), wyroby stalowe i żelazne — 1.014 t. (706 t.) oraz papier, tektura i papa 2.257 t. (1.527 t.). Inne towary utrzymały się w normach miesiąca poprzedniego.

Dokładniejsze dane o obrocie towarowym portu gdyńskiego z zamorzem w lutym r. b. przedstawia następujące zestawienie:

Import	(w tonach)
Owoce świeże	2.461
Owoce suszone	821
Orzechy i migdały	105
Korzenie	148
Kawa, kakao, herbata	612
Tytoń	1.237
Napoje alkoholowe	8
Śledzie	2.919
Fosforyty	9.14
Żużle Thomasa	7.597
Sadze	12
Tłuszcze zwierzęce surowe	749
Skóry	2.600
Nasiona oleiste różne	11.234
Oleje i smary	39
Żywica	416
Kauczuk	660
Wyroby gumowe	25
Tłuszcze i oleje roślinne	196
Garbniki	470
Farby	18
Złom żelazny	15.575
Miedź	488
Cyna	36
Cynk	3
Metale różne	562
Wyroby stalowe i żelazne	144
Maszyny, aparaty i części	105
Samochody, motocykle i cz.	24
Szmaty	797
Celuloza	183
Papa, tektura, papier	1.365
Bawełna i odpadki	6.893
Juta	757
Len, konopie, sisal i inne wł.	59
Wełna i odpadki	2.450
Różne	1.459
	72.369

Eksport	(w tonach)
Mąka ryżowa	133
Cukier	4.845
Napoje alkoholowe	4
Sól	550
Bekony	2.098
Wędliny	261
Ptactwo bite	68
Jaja	575
Makuchy	1.831
Skóry	31
Deski i łaty	5.716
Bale i słupy	2.709
Wyroby z drzewa	110
Klepki	23
Dykty	786
Meble gięte	226
Wyroby koszykarskie	14
węgiel eksportowy	321.529
węgiel bunkrowy	16.905
Koks	9.285
Saletra	901
Nawozy azotowe	2.220
Soda	509
Karbid	161
Salmiak	28
Biel cynkowa	110
Szyny kolejowe	1.815
Wyroby stal. i żel.	1.014
Cynk	926
Blacha cynkowa	27
Ruda manganowa	665
Celuloza	533
Papa, tektura, papier	2.257
bawełna	25
Materjały i wyroby włókn.	417
Różne	2.753
	382.060

Z powodów przytoczonych na wstępie ruch statków w miesiącu lutym r. b. ukształtował się mniej korzystnie niż w miesiącu poprzednim, jednak w stosunku do lutego roku ubiegłego wykazał wzrost tak pod względem ilości statków, jak i ich tonażu.

W miesiącu sprawozdawczym zawinęło do portu gdyńskiego 304 statki o pojemności 276.423 t. r. n., wyszło natomiast 301 statków o tonażu 277.468 t. r. n. W porównaniu z miesiącem ubiegłym stanowi to spadek o 32 statki z pojemn. 34.958 t. r. n. na wejściu i o 38 statków z tonażem 43.910 t. r. n. — na wyjściu. W zestawieniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego nastąpił wzrost o 48 statków o pojemności 65. 321 t. r. n. na wejściu i o 40 statków o pojemności 57.080 t. r. n. — na wyjściu.

Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w lutym r. b. wyniósł 909.2 t. r. n., średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie — 33 i wreszcie średni postój statku 64,5 godzin.

Szczegółowe dane o ruchu statków przedstawia następująca tabela:

	na wejściu		na wyjściu	
	ilość statk.	t. r. n.	ilość st.	t. r. n.
Polska	29	32.766	29	29.290
W. M. Gdańsk	2	1.493	2	1.493
Anglja	9	11.597	10	14.879
Czechosłowacja	3	663	3	663
Danja	41	34.019	39	31.723
Estonja	3	1.189	4	1.570
Finlandja	9	10.760	10	12.228
Francja	1	813	1	813
Grecja	6	14.907	8	20.244
Holandja	9	7.132	9	10.295
Kanada	—		1	3.413
Litwa	2	982	1	591
Łotwa	2	2.906	1	1.621
Niemcy	66	42.992	66	41.854
Norwegja	33	23.931	31	23.630
St. Zjedn. A. P.	3	16,138	3	16.138
Szwecja	82	66.611	80	62.623
Włochy	2	3.524	1	2.578
	304	276.423	301	277.468

Kolejność bander statków, będących w lutym w porcie gdyńskim ukształtowała się w sposób następujący: pierwsze miejsce zajęła jak zwykle Szwecja, drugie — Niemcy, trzecie — Danja, czwarte — Polska, piąte — Norwegja i t. d.

Ruch pasażerski w porcie gdyńskim w ciągu lutego br. przedstawia się w sposób następujący: przyjechało 214 osób wobec 98 w miesiącu ubiegłym, wyjechało natomiast 284 wobec 320 w styczniu rb. Ogólny ruch pasażerski w lutym obejmuje 498 osób wobec 418 w miesiącu ubiegłym. W ogólnym zatem ruchu pasażerskim nastąpił nieznaczny wzrost, pomimo szalejących burz w tym okresie.

Z ogólnej liczby pasażerów przybyło do portu gdyńskiego: z Anglji — 20 osób, Danji — 18, Finlandji — 7, Holandji — 15, Stanów Zjednoczonych Am. Półn. 148 i Szwecji — 6. Wyjechało natomiast do Anglji 98 osób, Litwy — 1 i Stanów Zjednocz. A. P. — 185 osób.

ZWIĄZEK EKSPORTERÓW MASŁA PRZY IZBIE PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI.

W dniu 4 marca br. odbyło się w Bydgoszczy, z inicjatywy Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, nadzwyczajne walne zgromadzenie Związku Eksporterów Masła przy współudziale reprezentantów eksportu prywatnego, spółdzielczego, oraz Związków producentów masła.

Na zebraniu tem uchwalono zaprojektowane przez specjalną Komisję Statutową, zmiany statutu Związku i dokonano wyboru Zarządu, oraz Komisji Rewizyjnej.

Do zarządu Związku weszli:

p. Jan Lipiński z Torunia, jako prezes związku, p. M. Szpinak z Warszawy, jako zast. prezesa, oraz p. Grabowski z Bydgoszczy, jako skarbnik.

Do Komisji Rewizyjnej zostali wybrani: p. Jan Jędrzejczak z Inowrocławia, p. S. Czarnobroda z Golubia, i p. Jauch z Inowrocławia.

Uznając konieczność zorganizowania biura Związku z siedzibą w Gdyni, na silnych podstawach, uchwalono upoważnić Zarząd Związku do stworzenia odpowiedniego aparatu wykonawczego w Gdyni.

Pozatem omówiono sprawę powołania do życia Centrali Zbytu Masła przy Związku Eksporterów Masła z tem, że odnośny projekt zostanie rozpatrzony na najbliższem posiedzeniu tegoż Związku.

Należy zaznaczyć, że przeprowadzona reorganizacja Związku Eksporterów Masła spotkała się z uznaniem i poparciem ze strony zainteresowanego, zwłaszcza prywatnego, eksportu, oraz miarodajnych czynników rządowych, tem więcej, że dążeniem Związku będzie nawiązanie ścisłej współpracy z istniejącemi centralami spółdzielczemi celem skoordynowania wszelkich wysiłków idących w kierunku uporządkowania stosunków w dziedzinie naszego handlu masłem na rynku wewnętrznym i konsekwentnego przeprowadzenia akcji wzmożenia odnośnego eksportu.

RUCH CUDZOZIEMCÓW W GDYNI.

Według obliczeń Referatu Statystycznego w Komisarjacie Rządu w roku 1933 do Gdyni przybyło i zameldowało się ogółem cudzoziemców 868, wyjechało 675 (z pominięciem obywateli W. M. Gdańska). W porównaniu do roku poprzedniego ruch cudzoziemców wzrósł, gdyż w roku 1932 przybyło cudzoziemców 586, a wyjechało 494.

Według przynależności państwowej, najwięcej przybyło do Gdyni Niemców — 193, następnie Czechów i Słowaków — 109, Amerykanów U. St. Zjedn. — 83, Holendrów — 47, Duńczyków — 43, Austrjaków — 40, Francuzów — 33, Anglików — 32, Węgrów — 31, Włochów 29, Szwedów — 26, Belgów — 20, Rumunów — 18, Jugosłowian — 17, Litwinów — 16, z Rosji Sow. — 13, Estończyków 12, Norwegów — 9, Szwajcarów — 8, Łotyszów — 7, Hiszpanów — 6, z Kanady — 4, Turków — 2, Chińczyków — 1, z Brazylji — 1.

Zaznaczyć należy, że liczby powyższe nie obejmują cudzoziemców, którzy przybyli do Gdyni, jako załoga okrętów — liczby tej nie da się ustalić.

SAMOCHODY W GDYNI.

Według obliczeń Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu — Gdynia ogółem posiada 310 samochodów w dniu rejestracji 1 stycznia br. W liczbie tej samochodów prywatnych 98, dorożek samochodowych — 82,

autobusów — 20, samochodów półciężarowych — 13, sanitarny 1, specjalnych — 2.

Ogólna liczba samochodów Gdyni w porównaniu do innych miast nie jest wielka, lecz jeżeli ujmiemy liczbę samochodów w porównaniu do liczby mieszkańców, to w Gdyni wypada 80 samochodów na 10.000 mieszkańców, gdy w Warszawie liczba ta wynosi 60 samochodów na 10.000 mieszkańców, a w żadnem z województw nie przekracza 30. W województwie pomorskiem na 10.000 mieszkańców przypada ok. 27 samochodów.

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO ZA MIESIĄC LUTY 1934.

Luty upłynął pod znakiem zastoju w interesie frachtowym, co jest zresztą zjawiskiem powtarzającem się każdego roku. Jeżeli chodzi o poziom płaconych frachtów, osiągnął on niewątpliwie swą dolną granicę w ubiegłym miesiącu.

ANGLJA: Zafrachtowano cały szereg statków przeważnie niemieckich dla ładunków mieszanych drewna z przeznaczeniem do Londynu, jak również duński statek o wielkości 600 stds., oraz estoński statek 800 stds. na początek marca. Stawki frachtowe pozostały mniejwięcej na poziomie ze stycznia. —

Poza statkami linjowemi zafrachtowano około trzech statków dla mieszanych ładunków zboża i drewna do Hull po dotychczasowych stawkach frachtowych.

Zafrachtowano duński statek, gotowy do załadunku w początku marca, dla ładunku 600 stds. DBB z Gdyni do Londynu, oraz duński statek dla ładunku 300 stds. DBB Gdynia/Shoreham na drugą połowę kwietnia i wreszcie szwedzki statek o wielkości 600 stds. dla partyj kopalniaków z Gdyni do Grangemouth Dock z natychmiastowym załadunkiem.

Warto wspomnieć o dokonaniu kontraktu na przewóz ładunku 1100 load podkładów z Gdańska do Garston po stawce 11/— za load, załadunek w marcu, oraz ładunku częściowego DBB z Gdyni do Bristol po 38/— za std., z datą ładowania również w marcu.

HOLANDJA: Sytuacja we frachtowaniu drewna do Holandji nie uległa zmianie. Notowania frachtów nie wykazują zmian w stosunku do notowań w styczniu.

BELGJA: Zarówno jak dotychczas zdołano i w lutym ulokować na rynku belgijskim dość znaczną ilość partyj drewna, wobec czego powstała konieczność zafrachtowania całego szeregu statków dodatkowych, jako uzupełnienie dla statków linjowych. — Stawki frachtowe nie uległy jednak zmianie w porównaniu do ostatniego miesiąca.

Niewątpliwie interesującym jest fakt zafrachtowania niemieckiego statku o ładowności 1700 ton dla ładunku podkładów dębowych do Ostendy po stawce 7/3 w złocie za load.

FRANCJA: Eksport drewna do Francji nie wykazał zmian w ubiegłym miesiącu. Pojawiające się na rynku drobne partje były ładowane na statki linjowe. Jeden statek trampowy załadował partję 480 stds. do 3 portów północnego i zachodniego wybrzeża Francji. Pewne ożywienie zaznaczyło się w eksporcie owoców strączkowych, przedewszystkiem do Rouen, dokąd zafrachtowano dodatkowy statek 1000 ton. Stawka frachtowa wynosiła rzekomo 8/6 za tonę.

DANJA: Na skutek małej ilości partyj zboża przeznaczonych na eksport do Danji, oraz łagodnej pogody, wykluczającej wszelkie niebezpieczeństwo trudności nawigacyjnych, stawki frachtowe uległy dalszej zniżce. Zawarto pewną ilość kontraktów po następujących stawkach:

RM 4,50 za partje zboża, przezn. do jednego lub 2 portów duńskich, położonych nie bardziej na północ od Aarhus.

RM 5,— za partje przeznaczone do jednego portu duńskiego, położonego nie bardziej na północ od Aalborg,

RM 5,50 za partje przeznaczone do Frederikshavn lub Limfjord.

RM 5,— za partje ładowane na statki parowe do Esbjerg.

Sytuacja we frachtowaniu węgla na rynku frachtowym gdańsko-gdyńskim nie uległa zasadniczym zmianom w ciągu ostatniego miesiąca. Stawki frachtowe utrzymały się na dotychczasowym nader niskim poziomie, nie wykazując żadnej poprawy.

IRLANDJA: Zafrachtowano cały szereg statków o wielkości 3000 ton po stawce 4/3, oraz kilka mniejszych statków pod ładunki 1/1.500 ton po stawce 6/9 do Dundalk, Cork i Limmerick.

HOLANDJA: Do Amsterdamu i Rotterdamu płaci się obecnie za statki 3/4000 ton 4/— do 4/3 za 1000 kg. przy wyładunku dziennym 1500 ton.

BELGJA: Za partje o wielkości 3/4000 ton, przeznaczone do portów belgijskich, płacono w okresie sprawozdawczym 3/9 do 4/—.

SKANDYNAWJA: Stawki frachtowe, płacone przy eksporcie do portów skandynawskich, utrzymały się również na dotychczasowym poziomie.

WŁOCHY: W lutym przypadały terminy wykonania wielu poprzednio zawartych kontraktów, co wpłynęło na zwiększenie eksportu, nie miało jednak wpływu na poziom notowań frachtowych.

Za statki o wielkości 5/6000 ton z przeznaczeniem do Zachodniej Italji płacono 7/3, 7/6, zaś do Morza Adrjatyckiego płacono 8/3, 8/6. —

OTWARCIE ŻEGLUGI NA WIŚLE.

W dniu 7 bm. otwarta została komunikacja wodna pomiędzy Gdynią — Gdańskiem a Warszawą. Komunikację tę utrzymuje Towarzystwo „Vistula".

RUCH STATKÓW W PORCIE ANTWERPJI W LUTYM 1934 R.

W miesiącu lutym do portu w Antwerpji zawinęło 730 statków i łącznej pojemności 1.333.256 ton, przeciętny tonaż statków wynosił więc 2044 tony. W tym samym miesiącu r. 1933 do portu zawinęło 717 statków o łącznej pojemności 1.545.389 ton.

Pod względem przynależności państwowej podział statków przedstawiał się w sposób następujący: pod banderą angielską zawinęło 220 statków, niemiecką 137, holenderską 98, norweską 49, francuską 46, belgijską 37, duńską 35, szwedzką 29, fińską 12, amerykańską 11, grecką 8, rosyjską 7, estońską i panamską po 6, łotewską i portugalską po 5, brazylijską i włoską po 4, japońską i polską po 3, hiszpańską i jugosłowiańską po 2 i islandzką 1.

ODMŁADZANIE GRECKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

W ciągu roku 1933 nabyto przez grecką marynarkę handlową 90 statków o łącznej pojemności 330 000 t. W tym samym okresie sprzedano około 80 statków starych o łącznej pojemności 200 000 ton. W ten sposób ogólny tonaż greckiej floty handlowej w roku 1933 wzrósł o 130.000 ton, przyczem przez nabycie statków nowszej konstrukcji ilość statków, mających mniej niż 20 lat, wzrosła z 35 do 42% ogólnego tonażu. Jak wiadomo grecka flota handlowa odgrywa poważną rolę pośród flot innych państw Europy, znana jest również walka konkurencyjna, jaką flota grecka na wszystkich wodach prowadzi. Szczególnie dotkliwie daje się ona we znaki angielskiej flocie handlowej, ze względu na swe niskie koszty eksploatacyjne i przez to niskie frachty.

FRANCJA ZAPEWNIA PRZEWOZY DLA SWEJ FLOTY.

Przy podpisaniu kontraktu na dostawę sowieckiego donieckiego węgla do Marsylji. Francja zastrzegła, iż 30% dostarczonego węgla zostanie przewiezione na statkach francuskich.

„KOCIE OKO" JAKO ZNAK ŻEGLUGOWY.

Na znanym efekcie silnego odbijania promieni słonecznych, połyskiwania i jakby świecenia się polega zastosowanie szkieł. lub wielograniastych czerwonych płytek zamiast tylnego „światła" do rowerów. Obecnie „kocie oko" tego typu znalazło świetne zastosowanie na mniej uczęszczanych szlakach żeglugi. W Danji liczne są dojazdy o pośledniejszem znaczeniu, których oświetlanie nocne się nie opłaca. Na szlakach tych statki jadą zazwyczaj świecąc sobie prożektorami. Okazało się, że ustawienie na dziennych znakach i innych odpowiednich miejscach „kocich oczu" pozwala widzieć jakoby prawdziwe latarnie. Koszt utrzymania takiego nocnego „oświetlenia" oczywiście równa się zeru. — Duńska administracja pilotażu i znaków brzegowych zamówiła zgórą 200.000 „kocich oczu" dla wprowadzenia tych nowych znaków na dojazdach portowych, mających drugorzędne znaczenie.

Możliwe, że system ten rozpowszechni się również gdzieindziej, zwłaszcza w nocnej żegludze rzecznej, posługującej się światłem reflektorów.

RADJOBOJA GŁĘBOKOŚCI.

Na niektórych podejściach do portów angielskich już na dużej odległości od portu wodostany, w związku ze skombinowanem działaniem przypływo - odpływowych zjawisk i wiatru, wahają się znacznie i nieregularnie. Każdorazowy wodostan na takim nieraz trudno dostępnym, odcinku morza, musi być znany ze względu na bezpieczeństwo żeglugi. Stąd zastosowanie przez angielski Urząd Morski nowego wynalazku — radjoboji głębokości.

Na zwykłej boji ustawiony jest aparat, elektrycznemi kontaktami reagujący na zmiany głębokości dna pod boją. Kontakty rejestruje płyta gramofonowa, sygnalizująca ze swej strony zarejestrowana głębokość w odstępach 15 minutowych. Odbiór radjowy z płyty gramafonowej dzięki odpowiedniej instalacji radjowej odbiorczo-nadawczej na statkach możliwy jest na odległość 50—60 mil morskich.

„TAK PRĘDKO JAK MOŻLIWE".

Spór w dwu instancjach rozwinął się na ten temat w niemieckich sądach. Umowa frachtowa na przewóz morski (charter) zawierała klauzulę, iż „statek ma być rozładowywany" tak szybko, jak statek może zazwyczaj wydawać. Jak było zaznaczone w charterze statek mógł wydawać po 500 ton dziennie , odbiorcy jednakże nie przyjęli odbioru w tem tempie. Zadowolnili się oni tem,

że w Niemczech niema orzeczenia normującego wyładunek i tem, że wyładunek „nie powinien w żadnym wypadku przewyższać 400 ton na dobę“, stosownie do panującego zwyczaju. Wyrok zapadł na korzyść armatora, odbiorcy jednakże zaapelowali i — przegrali. Niewątpliwie więc obecnie obowiązuje również w Niemczech zasada, iż klauzula czarteru „tak szybko jak możliwe“ oznacza: „tak szybko jak statek może wydawać“.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

W SPRAWIE ZNIESIENIA ZAKAZÓW NA PRZYWÓZ TOWARÓW Z NIEMIEC.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni komunikuje, że na mocy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 marca 1934 roku (Dz. Ustaw R. P. Nr. 21 z dnia 14 marca 1934 roku poz. 162) zniesione zostały z dniem 15 marca br. antyniemieckie zakazy przywozu „załącznik Nr. 3 zakazów przywozu, ustalony Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 11. 10. 33 r. w sprawie zakazu przywozu niektórych towarów“ (Dz. Ustaw R. P. Nr. 79, poz. 561).

Od powyższego terminu t. j. od dnia 15 marca br., obowiązują jedynie zakazy przywozu na towary, wymienione w załącznikach Nr. Nr. 1 i 2 wyżej wskazanego rozporządzenia.

W SPRAWIE SKŁADANIA PODAŃ O PRZYWÓZ TOWARÓW REGLAMENTOWANYCH.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni podaje do wiadomości, że podania o przywóz towarów reglamentowanych na II kwartał 1934 należy składać do tut. Izby Przemysłowo-Handlowej, najpóźniej do dnia 30 marca bież. roku. Podania winny być wnoszone na przepisowych formularzach, które są do nabycia w Izbie względnie w Ekspozyturze Izby w Bydgoszczy i Przedstawicielstwie Izby w Toruniu.

We wnioskach o przywóz należy podać nazwy towarów według nomenklatury nowej taryfy celnej (Dz. U. R. P. Nr. 85/1932, poz. 732).

Firmy, mające swą siedzibę w powiatach: Bydgoszcz miasto i powiat, Inowrocław miasto i powiat oraz w powiecie szubińskim i wyrzyskim, mogą składać odnośne podania w Ekspozyturze Izby w Bydgoszczy, mające zaś swą siedzibę w Toruniu — w Przedstawicielstwie Izby w Toruniu.

Podania należy składać w 2 równobrzmiących egzemplarzach z ewentualnem dołączeniem doń faktury, względnie faktury proforma, szczególnie, o ile chodzi o przywóz artykułów chemicznych oraz uwierzytelnionego przez Izbę względnie Ekspozyturę lub Przedstawicielstwo Izby, względnie notarjusza odpisu świadectwa przemysłowego na rok 1931. Do podań o przywóz towarów z Austrji musi być dołączona faktura, poświadczona przez austrjackie Ministerstwo Handlu i Komunikacji (Bundesministerjum für Handel und Verkehr), zaś do podań o przywóz towarów z Czechosłowacji należy dołączyć fakturę, poświadczoną przez czechosłowackie Ministerstwo Przemysłu i Handlu w Pradze, lub jego ekspozytury w Bratislavie lub Uzhorowie.

Podania winny być zaopatrzone w znaczek stemplowy 5,— zł. a załączniki każdy (z wyjątkiem kopji podania) w znaczek za 50 groszy. — Opłatę administracyjną Izby, która zależna jest od wartości przywożonych towarów, należy wpłacić do Kasy Izby wzgl. na nasze konto w P. K. O. Nr. 204 415.

Izba nadmienia, że podania, które wpłyną do Izby po upływie powyższego terminu, nie będą mogły być rozpatrzone przy zasadniczym podziale kontyngentów, lecz dopiero przy podziale rezerw, które mogą okazać się nikłemi.

W końcu Izba zwraca uwagę na okólnik z dnia 26 maja 1933 r. (L. dz. 5445/33 II Gr G) w sprawie podawania w podaniach o przywóz realnej wartości towaru, tj. musi być podana wartość krajowa towaru.

OBNIŻENIE TARYFY NA WYWÓZ KWASU SIARKOWEGO Z GÓRNEGO ŚLĄSKA PRZEZ GDYNIĘ.

Uwzględniając wniosek Izby Przemysłowo Handlowej w Gdyni, Ministerstwo Komunikacji wprowadziło z dniem 10 marca 1934 r. zniżoną taryfę na wywóz kwasu siarkowego z Górnego Śląska przez porty polskie.

Odpowiednie uzupełnienie taryfy towarowej ogłoszono w Dz. T. i Z. K. z r. 1934. Nr. 15 poz. 108.

MOŻLIWOŚCI NAWIĄZANIA STOSUNKÓW HANDLOWYCH POMIĘDZY POLSKĄ A MADAGASKAREM.

W uzupełnieniu informacyj podanych w „Informatorze Eksportowym“ z X. 11. 33 r. Nr. 9, należy nadmienić, że zdaniem osób na rynku wprowadzonych eksport bezpośredni towarów polskich na Madagaskar nie powinien przedstawiać zdaniem osób na tamtejszym rynku wprowadzonych większych trudności, niż to ma miejsce w stosunkach handlowych Czechosłowacji, Danji lub Niemiec z tą kolonją francuską.

Zapłata uskuteczniana jest w wypadku bezpośredniej współpracy eksporterów europejskich z firmami na Madagaskarze z chwilą przybycia towaru lub w 30,60 a także 90 dni za pośrednictwem banków. Na Ma-

dagaskarze znajdują się obecnie następujące banki:

1) Banque de Madagascar, 88 Rue de Courcelles, Paris,

2) Compotoir National d'Escopte de Paris, 14 Rue Bergére, Paris,

3) Credit Foncier de Madagascar, 14 Rue d'Athénes, Paris.

Przy bezpośredniej współpracy z Madagaskarem nieodzownem jest składanie ofert cif we frankach francuskich. Zasadniczo przyjęte warunki zapłaty są obecnie 60 dni od chwili przybycia towaru za zaakceptowaniem dokumentów.

Z artykułów eksportowych Polski najbardziej interesującemi dla Madagaskaru byłyby: spodnie, marynarki, koszule, tkaniny bawełniane, naczynia emaljowane, oleje ciężkie, cynk i drzewo, pod warunkiem możliwości konkurencji z Norwegją w tej ostatniej branży.

Poważniejsze rezultaty można uzyskać przez współpracę eksporterów polskich z europejskiemi domami eksportowemi, posiadającemi oddziały na Madagaskarze, nie zaniedbując skorzystania z możliwości nawiązania bezpośrednich stosunków handlowych ułatwionych przez utworzenie na Madagaskarze Konsulatu Honorowego R. P.

Bezpośrednie połączenia okrętowe między portami europejskiemi a Madagaskarem utrzymują następujące towarzystwa: 1) Messageries Martimes (linja francuska); 2) Compagnie Havraise Péninsulaire (francuska); 3)Clan Line Steamers Ltd. (angielska); 4) Thesen Steam Ship Co Ltd. (angielska); 5) Scandinavian Line (norweska). P. J. E.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 27 LUTEGO DO 7 MARCA 1934 R.

ALGERJA. Rozporządzeniem z dnia 25 stycznia 1934 r. podzielone zostały kontyngenty na drzewo i wyroby z drzewa, przyczem dla Polski przyznano udział w ramach kontyngentu dla „autres pays".

ARGENTYNA. Według zarządzenia władz argentyńskich utrzymana została aż do 31. V. 34 r. możność składania przez importerów argentyńskich oświadczeń równoznacznych z przysięgą co do prawdziwości przedłożonych dokumentów i podanych cen, zamiast zawizowanej przez konsulat argentyński faktury.

BELGJA. Rozporządzeniem z dnia 27 lutego 34 r. ustanowione zostało cło na jabłka (poz. 95 a), świeże importowane w skrzyniach, koszykach, pudłach itp. o wadze 15 kg i poniżej cła wg. taryfy minimalnej 100 fr. × 1,5. O wadze powyżej 15 do 20 kg w okresie od 1 kwietnia do 31 sierpnia 5 f. × 5. W okresie od 1 września do 31 marca stosowane będzie cło pierwsze tj. 100 fr. × 1,5.

BUŁGARJA. Ministerstwo przemysłu i handlu wydało rozporządzenie, na mocy którego zniesiony został bezcłowy import przędzy konopnej niefarbowanej, sprowadzanej dla celów przemysłowych.

Dziennik urzędowy bułgarski z dnia 23. II. 34 r. zawiera nowe zarządzenie, rozszerzające system zakazów przywozu. Mianowicie przywóz wyrobów garbarskich, samochodów, zabawek i worków dziecinnych, rowerów, aparatów fotograficznych, gramofonów i płyt, aparatów radjowych, odbywać się może tylko na zasadzie wywozu z Bułgarji następujących artykułów: węgla kamiennego, olejku różanego, wina, wódki, kaoliny, kamieni, drzewa okrągłego i tartego i tytoniu starych zbiorów (do r. 1930 włącznie). Wspomniane układy kompensacyjne odbywać się muszą za zgodą Banku Narodowego.

CYPR. Z dniem 1 stycznia 1934 r. podwyższone zostały cła na cement, mąkę pszenną, ryż, wyroby alkoholowe, piwo, ryby solone.

CZECHOSŁOWACJA. Komisja Walutowa wyłączyła ostatnio 80 pozycyj całkowicie, a 40 częściowo z systemu pozwoleń dewizowych. Istnieją plany reorganizacji przepisów importowych w sensie połączenia ograniczeń przywozowych, dewizowych i monopolowych.

Z dniem 10 marca podniesione zostało cło ruchome na masło w stosunku do państw beztraktatowych do wysokości 630 kc. W stosunku do państw traktatowych obowiązuje cło konwencyjne, którego górna granica została zafiksona w traktacie z Polską w wys. 500 kc. od 100 kg. Cło na sadło, bydło i zboże pozostaje bez zmiany.

FINLANDJA. Na mocy dekretu prezydenta wprowadzoną została reglamentacja importu mięsa wieprzowego, słoniny, smalcu, margaryny i masła.

FRANCJA. Projektowaną jest zmiana cła ad valorem na cło specyficzne na instrumenty do rysunków technicznych, i wprowadzenie dodatkowej opłaty na pomarańcze, mandarynki itp. Przyjęty został przez parlament projekt zryczałtowania podatku od wyrobów cukierniczych, czekolady, cykorji, ryżu, soli, tapioki itp. Wyczerpane zostały kontyngenty w stosunku do autres pays na narzędzia miernicze, papier i tekturę t. zw. marmurkową, obuwie damskie. Rozporządzeniem z dnia 23 lutego 1934 r. wprowadzony został przymus znakowania krajem pochodzenia wszelkich owoców, zarówno świeżych jak suszonych i owoców w puszkach.

HOLANDJA. W dniu 24. II. 34 r. wyszło rozporządzenie Ministra Spraw Ekonomicznych, dotyczące ograniczenia wwozu tłuszczu wołowego (nietopionego). Pozwolenia na wwóz udzielane są przez Crisis Zuivelcentrale (Centrala Nabiału).

Rozporządzenie powyższe ogranicza wwóz na okre od 19. I. 34 do 1. I. 35.

Na mocy rozporządzenia z dnia 19 lutego 1934 r. zwolnione zostały od podatku nawozy i wszelkie pomocnicze preparaty dla celów rolniczych. Dekretem z dnia 27 lutego 1934 r. skontyngentowany został import beretów i czapek na przeciąg jednego roku. Kontyngent oparty jest na przeciętnej równającej się 45% importu w latach 1931/32.

Przedłużony został upływający z dniem 1 marca 1934 r. termin kontyngentowania importu następujących towarów: cynk w płytach — 12 miesięcy — 70% przeciętnego importu w latach 1931/32, gwoździe druciane, drut żelazny i kolczasty, 12 miesięcy — 50, 80, i 100% importu w latach 1931/32, c) niebielone — 30% 1931/32; — meble drewniane — 6 miesięcy — 50 proc. 1931/32; meble bambusowe, trzcinowe itp. — 12 miesięcy — 30% — 1931/32; plusz, aksamit itp. — 12 miesięcy — 30% wartości i 35 ilości — 1931/32. Obrusy serwetki, ręczniki, prześcieradła itp. — 12 miesięcy — 30% wartości i 50% ilości — 1929/1931. Projektowane jest wprowadzenie podatku kryzysowego od importowanego mięsa.

INDJE HOLENDERSKIE. Z dniem 14 lutego br. skontyngentowany został na okres 3 miesięcy import materjałów włókienniczych.

W. P. IRLANDJA. Z dniem 16 lutego 1934 r. wprowadził rząd irlandzki premję wywozową w wysokości cła brytyjskiego na cały szereg produktów przemysłowych, z ważniejszych wymienić należy: odzież, jutę, zboża dla przemysłu browarnianego, margarynę, butelki, jelita, maszyny rolnicze, papier, pasze, smary benzynowe itp.

ŁOTWA. Według informacyj oficjalnych rząd nie zamierza dopuścić do obniżenia kursu lata. W związku z tem możliwe jest wprowadzenie 15% podatku importowego. Kontyngenty importowe wyznaczone na II kwartał r. b. zostały zmniejszone w stosunku do obowiązujących poprzednio.

NIEMCY. Przydział dewiz na marzec r. b. obniżony został z 50 na 45% zarówno w zakresie pozwoleń ogólnych, jak i specjalnych, udzielanych na pokrycie zobowiązań z tytułu obrotu towarowego.

NORWEGJA. Rozporządzeniem z dnia 9 lutego 1934 r. wprowadzony został przymus znakowania krajem pochodzenia pasów transmisyjnych i ołówków. Dekretem z dnia 23 lutego wprowadzono zakaz przywozu świeżych i lekko solonych ryb i raków.

NIGERJA. Z mocą obowiązującą od 5 lutego br. zwolniony został od opłaty celnej import artykułów, przeznaczonych do instalacji centralnego ogrzewania.

RODEZJA PÓŁNOCNA. Zakazany został import pendzli pochodzenia japońskiego.

RODEZJA POŁUDNIOWA. Dekretem z dnia 5 stycznia 1934 r. wprowadzony został zwrot cła za skórę, narzędzia, tekturę wulkanizowaną, haftki, nici, lniane, konopie, len itp. surowce, sprowadzane dla celów przemysłowych.

RUMUNJA. Okólnikiem z dn. 20 bm. Nr. 368935 rumuńskie Ministerstwo Finansów poleciło podległym urzędom celnym zaostrzyć kontrolę przy imporcie maszyn włókienniczych i pod żadnym pozorem nie wpuszczać do Rumunji używanych lub odnowionych maszyn i ich części, nawet gdyby były one w najlepszym stanie.

Zamierzone powołanie do życia „Urzędu przywozu i wywozu" nie ma wywołać zasadniczej zmiany systemu ograniczeń przywozowych, a jedynie uprościć formalności związane z techniką kontyngentową i dewizową.

Rozporządzeniem z dnia 5 lutego 1934 r. ogłoszoną została ustanowiona przeciętna wartość szacunkowa służąca za podstawę dla obliczenia podatku luksusowego i obrotowego na jaja w skorupkach w wysokości 2000 lei za 100 kg i motorówki — 18.000 lei za 100 kg.

STANY ZJEDNOCZONE. Wprowadzony został podatek od importu alkoholu i wyrobów alkoholowych, który przedstawia się następująco: spirytus — 2 dolary od 1 galonu, — woda kolońska, perfumy itp. 2 dolary — wina do 14% — 0,10 dolara, od 14—21% 0,20, od 21—24% — 0,40, powyżej 24% — 2 dolary, wina o zawartości kwasu węglowego — 0,025 dol., likiery do 24% — 0,025, — wino winogronowe i alkohol sztuczny dla wzmocnienia wina — 0,20, napoje słodowe — 5 dol. od beczki.

SZWECJA. Projektowane jest wprowadzenie zwyżki cła na porcelanę i wyroby fajansowe.

URUGWAJ. Z dniem 1. II. 34 r. nastąpiło znaczne rozluźnienie przepisów dewizowych, mianowicie dozwolony został wolny handel dewizami, pochodzącemi z innego tytułu niż eksport towarów urugwajskich, za pośrednictwem banków: kurs zakupu dewiz ma kształtować się zależnie od popytu i podaży. Kurs oficjalny odnosić się będzie do dewiz pochodzących z eksportu towarów urugwajskich i importu artykułów niezbędnych do życia: specjalny kurs wyznaczony będzie dla transakcyj kompensacyjnych.

WIELKA BRYTANJA. **Przy eksporcie bezpośrednim przez Gdynię i Gdańsk, towary polskie nie wymagają świadectw pochodzenia z tytułu dodatkowego cła 20% ad valorem,** nałożonego na towary francuskie w myśl rozporządzenia Board of Trade z dn. 9 lutego br.

Towary polskie eksportowane do Anglji z przeładunkiem w portach belgijskich, holenderskich i niemieckich, bez bezpośredniego konosamentu, a tylko z polską fakturą, muszą posiadać świadectwo, które stwierdziłoby ich pochodzenie. Świadectwo takie może być wystawione przez władze celne w porcie przeładowania (oczywiście za pewną opłatą). Procedura ta praktykuje się często w stosunku do licznych towarów przybywających do Anglji i świadectwo tego rodzaju jest uznawane przez władze celne angielskie które są zdania, że w porcie przeładunku towaru najłatwiej jest stwierdzić, skąd przybył, a to na podstawie oryginalnej faktury, konosamentu, znaków itp.

Towary polskie przeładowane w portach niemieckich, holenderskich i belgijskich, lecz z bezpośrednim konosamentem porty polskie—Anglja nie potrzebują świadectwa pochodzenia.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE i EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma finlandzka interesuje się mączką z gorczycy. R/5396/3P/Pi.

Firma japońska obejmie zastępstwo eksporterów chmielu na Mandżurję i Daleki Wschód. R/5170/333/Pi.

Firma polska w Kanadzie pragnie nabywać w Polsce zegarki złote i srebrne, ręczne, tańszego gatunku. P/5372/44/Sz.

Polsko-brazylijska firma agenturowa nawiąże kontakt z eksporterami. E/4785/3F/Ch.

Biuro agenturowe w Palestynie obejmie przedstawicielstwo towarów polskich wszelkich branż. E/4526/4E/Ch.

Firma francuska nawiąże kontakt z eksporterami mebli kuchennych. P/4738/40/Ba.

Firma w Algierze obejmie przedstawicielstwo fabryk dykt. P/4880/40/Ba.

Firma francuska nawiąże stosunki handlowe z eksporterami dykt. P/5290/40/Ba.

Firma fińska wejdzie w współpracę z producentami dykt. P/5400/40/Ba.

Firma niemiecka pragnie nabywać dykty. P/5387/40/Ba.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY TARYFOWE

NOWE TARYFY PORTOWE W HAMBURGU.

W Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt z dnia 20 lutego br. opublikowana została nowa taryfa opłat portowych w Hamburgu, która zaczęła obowiązywać z dniem 15. bm.

Taryfa ta, jak zobaczymy z poniżej przytoczonej analizy ma przedewszystkiem na celu uproszczenie dotychczas obowiązujących bardzo skomplikowanych obliczeń taryfowych, pozatem zaś następuje niemal całkowite zbliżenie taryf hamburskich z taryfami bremeńskiemi, co złago-

dzić ma walkę konkurencyjną, jaka między temi dwoma portami niemieckiemi się toczyła.

Zmiany taryfy opłat (Kaitarif) polegają w pierwszym rzędzie na znacznem uproszczeniu jej. W starej skomplikowanej taryfie rozróżniano *opłaty za przeładunek*, dokonany przez zarząd Nabrzeży, zależnie od tego czy towar jest wywożony za morze, do krajów europejskich, albo pozaeuropejskich, — czy to jest przywożony morzem z krajów europejskich, albo pozaeuropejskich, — czy jest przewożony z jednego magazynu do drugiego, czy jest przeładowywany bezpośrednio, przez magazyn albo ze statków na inne statki.

Nowa taryfa rozróżnia tylko opłaty za przeładunek towarów przez Zarząd Nabrzeży:

a) przy wywozie morzem, albo przy dostawie na nabrzeże w celu odebrania samochodami albo zaprzęgami konnemi,

b) przy przywozie z zamorza albo przy dostawie na nabrzeże w celu odebrania na lądzie w inny sposób, niż samochodem, albo zaprzęgiem konnym,

c) przy przeładunku towarów przewożonych z jednego składu do drugiego.

Opłaty za przeładunek wynoszą zależnie od klasy towarowej ad a) od 5 do 23 fenigów, ad b) 15—30 fenigów, ad c) za dwie najtańsze klasy towarów 5 wzgl. 8 fenigów, za inne 10 fenigów — wszystko od 100 kg. — Dodać należy, że opłaty ad a) i c) pobiera się od wystawcy kwitu sternicze, ad b) od odbiorcy towaru.

Istniejący w Hamburgu *podział towarów na klasy* służy do obliczania kosztów przeładunku, w odróżnieniu od klasyfikacji gdyńskiej, służącej do obliczania opłaty od ładunku (mylnie zwanej w Gdyni „brzegowe"). — Dawna hamburska taryfa dzieliła towary na 5 klas (a—e), przyczem towary w imporcie należały często do wyższych klas, aniżeli w eksporcie (n. p. piwo w imporcie klasa d — 0,20 RM, w eksporcie klasa b — 0,10 RM), przyczem również tabela opłat za przeładunek poszczególnych towarów była wyższa dla importu, aniżeli dla eksportu. — Nowa taryfa hamburska przewiduje również 5 klas towarów: Klasa E na szereg wyrobów żelaznych i klasy a—d na inne towary, — przyczem przynależność do klas nie zmienia się w zależności od importu, czy eksportu.

Zaniechany został również podział kosztów w zależności od przeładunku bezpośredniego i pośredniego. Umożliwi to obecnie ekspedytorom hamburskim ścisłą kalkulację; w wielu wypadkach bowiem nie można przewidzieć, czy bezpośredni przeładunek będzie możliwy, co m. in. było powodem składania przez różnych ekspedytorów odmiennych ofert za te same świadczenia, wykazujących niekiedy poważną rozpiętość stawek.

Opłaty za składowanie towarów według nowej taryfy są również bardzo uproszczone w porównaniu ze starą taryfą. Za trzy dni po złożeniu towaru do magazynu, oraz za przewidziane ustawą dni wolne od pracy nie pobiera się opłat. Poza temi dniami liczy się za każdy dzień i 100 kg:

a) za zboża, nasiona oleiste, mąkę, nasiona strączkowe, nawozy sztuczne i pasze 0,01 RM.
b) za wszelkie inne towary 0,02 RM.
Za składowanie towarów pod gołem niebem liczy się 0,10 RM za każde 100 kg i rozpoczęty miesiąc.

Za użycie nabrzeża przez statek uiszcza się t. zw. *brzegowe* (Kaigeld), składające się z opłat za wagę towaru i pojemność statku, a którem ładunek *nie może* być obciążony. — Opłata za wagę towaru wynosi w ruchu z portami europejskiemi, morza Śródziemnego i Czarnego, z wyspami Kanaryjskiemi i Maderą, z wyłączeniem Azorów — za 100 kg 7 fenigów; w ruchu z innemi portami przy imporcie 12 fenigów, przy eksporcie 15 fen. — Opłata za pojemność statku zależnie od jego pojemności netto wynosi od 2—6 fenigów za 1 m^3.

Kolejowe przewoźne stacyjne na terenie stacji Hamburg — Hauptgüterbahnhof wynosi za każde 100 kg towarów 2,2 fenigi

Podaliśmy powyżej jedynie najważniejsze opłaty, pomijając dla braku miejsca opłaty za użycie hangaru rozdzielczego, zbiorowego, owocowego, za pracę nocną, nadgodziny, ważenie itp.

Nowa taryfa opłat portowych w Hamburgu jest uważana przez tamtejsze sfery interesantów jako jedno z najważniejszych posunięć w historji portu. Zarazem uchodzi ona jako wyraz współpracy Hamburga i Bremy. Nie znaczy to, że rywalizacja została zakończona; przeciwnie, nową taryfę uważa się jako uszlachetnienie tej rywalizacji, prowadzenie jej na podłożu rzetelności kupieckiej.

Omówienie różnic istniejących pomiędzy taryfą obecną, a dotąd obowiązującą odkładamy do następnego numeru, również w następnym numerze podamy różnice istniejące pomiędzy taryfami portowemi w Hamburgu i w Gdyni.

WYSTAWY I TARGI

PIĄTE TARGI KATOWICKIE.

Śląskie Towarzystwo Wystaw i Propagandy Gospodarczej w Katowicach, jak donosiliśmy już w poprzednim numerze, organizuje od dnia 19 maja do 3 czerwca 1934 roku **Piąte Targi Katowickie.**

W związku z temi Targami zaznaczyć należy, że Górny Śląsk jako najbardziej zaludniony obszar Rzeczypospolitej, będący głównie ośrodkiem przemysłu ciężkiego, zmuszony jest nietylko do pokrywania swego zapotrzebowania na artykuły spożywcze w in-

nych wojew., lecz że także większość wyrobów fabrycznych z działów przemysłu przetwórczego jak też wyrobów polskiego rzemiosła, w pierwszym rzędzie obuwia, musi być sprowadzana do tego okręgu, który winien stać się najpoważniejszym odbiorcą wyrobów krajowych. Jeżeli okręg śląski nim dotychczas nie jest (o ile chodzi o niektóre rodzaje towarów wyrabianych w Polsce), to jest to w poważnym stopniu skutkiem słabej reklamy prowadzonej przez wiele wytwórni polskich, o których istnieniu i wyrobach ani kupiec, ani tembardziej konsument śląski nic nie wie.

W tych warunkach udział w Targach w charakterze wystawców daje możność zaznajomienia rynku górnośląskiego z wyrobami innych dzielnic kraju i zawarcia transakcyj handlowych, jest przeto bardzo pożądany.

(—) **Jan Kowalczyk**
Komisarz Rządowy

TARGI MIĘDZYNARODOWE W TUNISIE.

W dniach od 14 do 29 kwietnia br., odbędą się w Tunisie II-gie Międzynarodowe Targi Handlu, przemysłu i rolnictwa.

Ze względu na wzrastające w Afryce Północnej zainteresowanie polską produkcją przemysłową, Izba Handlowa Polsko-Francuska w Warszawie, **organizuje wycieczkę zbiorową do Tunisu dla P. p. Kupców i Przemysłowców, której najważniejszym celem będzie nawiązanie bezpośredniego kontaktu polskiego przemysłu z kupiectwem Afryki Północnej i zbadanie możliwości eksportowych.** —

Przy tej okazji Izba Handlowa Polsko-Francuska przygotowuje dla uczestników wycieczki konferencje handlowe w Marsylji i Paryżu, w porozumieniu z tamtejszemi Izbami Handlowo-Przemysłowemi.

Informacji o wycieczce udzielić może referat turystyczny naszej Izby.

KOMUNIKATY

PLENARNE ZEBRANIE RADY ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

W niedzielę, 4 marca br. odbyło się w Grudziądzu plenarne zebranie Rady w obecności 60-ciu Radców Związkowych z wszystkich nieomal miast Pomorza. — Zebranie miało charakter sprawozdawczy za ubiegłe półrocze. — Odnośne referaty wygłosili: dyrektor Radojewski, skarbnik Piątkowski i Prezes Związku — Tadeusz Marchlewski.

Przyjęto do wiadomości sprawozdanie delegacji prezydjum z audjencji u p. Wojewody Pomorskiego, który, rozpatrzywszy najbardziej życzliwie postulaty Związku, wyznaczył w najbliższym czasie wielką konferencję w Województwie z delegatami Związku, poświęconą sprawom kupiectwa pomorskiego.

Po ożywionej dyskusji wszystkie sprawozdania zatwierdzono, a na wniosek Kowalewa i Chełmna wyrażono jednogłośnie zaufanie dla Prezydjum i Zarządu Głównego.

SYTUACJA NA RYNKU ZIEMNIACZANYM

Zastój, jaki panował w handlu ziemniaczanym, tak eksportowym jak i wewnętrznym, począł szczególnie w ostatniej dekadzie lutego ustępować pewnemu ożywieniu.

W zakresie eksportu dała się zauważyć penetracja zagranicy na ziemniaki — sadzeniaki jak i jadalne. Zainteresowanie dla sadzeniaków okazuje Francja, Belgja i Hiszpanja, a ostatnio też i Czechosłowacja. — Ziemniaków jadalnych obok tych krajów poszukuje również Zagłębie Saary, Hiszpanja, Anglja i Jugosławja.

Ceny są nieustalone. W większości wypadków ceny podawane przez polskich eksporterów są z miejsca przez kupców zagranicznych odrzucane jako za wysokie. Daje się zauważyć niezdrowa konkurencja w podaży towaru, oraz niesłychana rozbieżność oferowanych cen. Odcinek ten wymaga niezwłocznego uregulowania. Dla celów eksportowych nabywano ziemniaki — sadzeniaki po cenie 5,50 do 6,— zł. za 100 kg. u producenta, a jadalne w przecięciu po 4.00 do 4,50 zł. za 100 kg. Zauważyć się daje tendencja utrzymania przez rolników jaknajwyższych cen. Oceniając ogólne możliwości eksportowe, należy zauważyć, że obok ograniczeń, stosowanych przez kraje odbiorcze, za moment wstrzymujący wywóz należy uważać względnie wysokie ceny krajowe.

Rynek wewnętrzny w miesiącu lutym nie wykazał w handlu ziemniaczanym większego ożywienia. Ceny też pozostały na poziomie ubiegłego miesiąca.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

NUMER 7 15. III. 1934

KONIECZNOŚĆ ROZBUDOWY HALI I CHŁODNI RYBNEJ W GDYNI.

Szybki rozwój ośrodka handlowo-przemysłowego w porcie rybackim w Gdyni, zawdzięczać należy przewidującej polityce Ministerstwa Przemysłu i Handlu (Wydziału Rybackiego), które w czasach dobrej konjunktury zdecydowało się na wybudowanie Hali i Chłodni Rybnej.

Eksploatacja tej placówki zaczęta w roku 1932, po dwu latach pracy wykazała, że rzeczywiście dzięki jej istnieniu zdołano utworzyć w porcie rybackim w Gdyni ośrodek handlu rybą morską, ośrodek przemysłu konserwowego ryb morskich, zdołano wprowadzić ryby morskie na rynek krajowy i pozbyć się zbędnych pośredników. — Dzięki temu polski rybak może dziś spokojnie pracować, otrzymując za swoje połowy morskie większe zarobki w czasach kryzysowych, aniżeli je miał w okresie dobrej konjunktury, kiedyto brak własnego ośrodka handlowego uniemożliwiał mu rentowną pracę.

Nie mniejsze znaczenie posiada Hala i Chłodnia Rybna dla naszej polityki importowej przez Gdynię. Można było w tych dwu ostatnich latach skierować przez nasz port całkowity import śledzi zamrożonych, całkowity import śledzi świeżych w lodzie z Norwegji, częściowy import tych śledzi z Anglji i można było rozpocząć tak świetnie rozwijający się dziś import śledzi solonych.

Po dwu latach pracy Hali i Chłodni Rybnej dochodzi się do jednego najważniejszego wniosku — wszystko jest teraz za małe i nie nadąża za rozwojem życia.

Pomieszczenia biurowe dla kupców są niewystarczające, nie można zaspokoić zgłoszeń, wskutek czego firmy kupieckie z branży rybnej mieścić się muszą daleko od portu rybackiego co naturalnie utrudnia tylko pracę.

Pomieszczenia chłodnicze są również niewystarczające. Są zgłoszenia na czterdzieści tysięcy dużych beczek śledzi solonych, a można umieścić niecałe cztery tysiące beczek.

Problem rozbudowy pomieszczeń chłodniczych Hali i Chłodni Rybnej specjalnie dla śledzi solonych, czyli problem chłodni śledziowej wysuwa się na pierwszy plan. Wiąże się to nierozerwalnie z rentownością obecnej Hali i Chłodni Rybnej, będącej własnością Skarbu Państwa, bo urządzenia chłodnicze mogą obsługiwać kilkakrotnie większe pomieszczenia aniżeli w chwili bieżącej.

Nowa chłodnia śledziowa będzie mogła być obsługiwana przez maszyny chłodnicze obecnej Hali i Chłodni Rybnej, co rzecz jasna spowoduje całkowite wyzyskanie tych urządzeń i zapewni normalną rentowność tej placówki gospodarczej.

Bez chłodni śledziowej trudno wyobrazić sobie stworzenie z portu rybackiego w Gdyni pierwszorzędnego ośrodka tranzytowego dla handlu śledziowego. Nie będzie można wyzyskać obecnych zwykłych magazynów tranzytowych dla śledzi solonych, bo rentowność tych magazynów jest uzależnioną od istnienia chłodni śledziowej. Wiele gatunków śledzi w okresie lata uciekać musi ze zwykłych magazynów do pomieszczeń chłodzonych.

Dotychczas jednak zagadnienie rozbudowy Hali i Chłodni Rybnej stoi nierozwiązane wobec braku funduszów na ten cel. — W budżecie państwowym niema środków przewidzianych na takie inwestycje. Fundusz Pracy czy też tworzony fundusz inwestycyjny jakoś nie interesują się rentownemi inwestycjami na terenie Gdyni.

Pozostaje kapitał prywatny krajowy i zagraniczny. Pierwszego jakoś nie widać, a kapitał zagraniczny domagać się będzie minimalnego zabezpieczenia.

Odpowiednie rozwiązanie nasuwających się tu możliwości przyspieszy dalszy pomyślny rozwój ośrodka handlowo-przemysłowego na terenie portu rybackiego w Gdyni.

KRONIKA

— **POŁOWY SZPROTÓW NIE ZASPAKAJAJĄ POTRZEB RYNKU** zwłaszcza, że w dniach ostatnich rezultaty wyjazdów rybackich na morze są bardzo nikłe. W dniu 12 marca płacono rybakom 12 złotych za 100 kg szprotów.

— **RYBACY Z GDAŃSKA NIE MOGĄ PRZYWOZIĆ RYB DO GDYNI.** Brak szprotów odczuwający się stale na rynku mógłby być złagodzonym przez dowóz świeżych szprotów bezpośrednio z morza do Gdyni przez kutry gdańskie. Jak wiadomo nie tak dawno Gdańsk odbierał większość połowów polskich rybaków, którzy dawniej i dziś również mogą przyjechać do Gdańska i tam sprzedać swój połów. Okazuje się jednak, że nie wolno jest przywieźć gdańskiemu rybakowi morskiemu swego połowu do Gdyni, gdyż wobec wymagań badania zdrowotności tych ryb przez

polskie władze sanitarne, praktycznie nie dałoby się spieniężyć połowu.

Sądzimy, że badania zdrowotności ryb morskich przychodzących do portu natychmiast z morza po połowie, jest nieporozumieniem i że leży w interesie naszego handlu i przemysłu rybnego, cierpiącego na brak surowca, aby móc zaopatrzyć się w szproty z połowów rybaków gdańskich.

— **PIERWSZE WYJAZDY KUTRÓW Z GDYNI NA DALEKI BAŁTYK.** Duży kuter rybaka Krugera z Gdyni powrócił w dniu 5 marca z kilkudniowej podróży na Bornholm (obok Danji), przywożąc 2.500 kg flądér oraz 350 kg dorszy. Za ryby te płacono 44 zł za 100 kg dorszy, a 50 do 70 zł za 100 kg flader w zależności od wielkości ryby.

Obecnie kuter ten wyjechał na drugą podróż, z której przywiózł dnia 13 marca br. 4.000 kg ryb.

— **IMPORT ŚLEDZI SOLONYCH I ZAMROŻONYCH.** W dniu 7 marca przywiózł do portu rybackiego w Gdyni statek „Jaederen" śledzi solonych norweskich 508/1 oraz 20/2 i śledzi zamrożonych 698 skrzyń a 50 kg netto. Oprócz tego wyładowano z tego statku kilkaset kilo konserw rybnych (kipperedów).

— **ŚLEDZIE SOLONE Z POLSKICH POŁOWÓW NA MORZU PÓŁNOCNEM** przywiózł dnia 7. III. ze składów firmy „Mewy" z Holandji statek „Śląsk" w ilości 675/1 oraz 210/2 beczek. Cały prawie ładunek wyładowano ze statku natychmiast do barki z przeznaczeniem do Gdańska. Dnia 14 marca s/s Chorzów przywiózł 708/1 beczek.

— **NOTOWANIA CEN ŚLEDZI SOLONYCH W GDYNI:** Cena za jedną dużą beczkę, ocloną, franco wagon Gdynia, wynosiła:

Szkockie: I. Tr. matfulle od 110 zł do 118 zł, matis od 85 zł (miękki brzuch do 105 zł, smollmatis od 85 do 105 zł, spenty 72 zł, II. Tr.: matfull 95 zł, matis 100 zł, smollmatis 80 do 90 zł, spent 60 zł.

YARMUDZKIE: trójka Bloomfieldsa-matfull 88 zł, matis 84, smollmatis 81 zł, I. Trade: matfull—. matis 78 zł, smollmatis 73 zł, spent 60 zł; II. Trade: matfull —, matis 73 do 75 zł, smollmatis 73 do 75 zł, spent 60 złotych.

ISLANDZKIE: 67 do 74 zł.

NORWESKIE: Sloefulls od 33 do 36 zł (4/500, 5/600, 6/700, Varrhering 33 do 35 zł, Schneidehering 72 zł, tegoroczne Schneidehering 83 do 85 zł, matjesy norweskie od 58 do 66 zł, mleczaki 40 zł. Cena za dwie małe beczki jest o pięć złotych droższą od całej beczki dużej.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Kotka piątek	Helsingfors sobota
Śląsk			14. 3.	—	17. 3.
Poseidon	13. 3.	17. 3.	21. 3.	—	24. 3.
Cieszyn lub substyt.	20. 3.	24. 3.	28. 3.	—	31. 3.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 2. 4. s/s Tiber — z Gdyni 16. IV.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Irene	19. 3.	24. 3.	21. 3.
Minos	26. 3.	28. 3.	31. 3.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen z Gdyni 15. 3. Gdańska 17. 3.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 22. 3. — z Gdańska 24. 3.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni 19. 3. s/s Ingeborg — z Gdyni ca 1. 4.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 27. 3. — z Gdańska 29. 3.
s/s Erna — z Gdyni 9./10. 4. — z Gdańska 9./10. 4.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 16. 3. — z Gdańska 15. 3.
s/s Bretagne — z Gdyni 23. 3. — z Gdańska 22. 3.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdyni 26. 3. — z Gdańska 24. 3.
s/s Jaederen — z Gdyni 9. 4. — z Gdańska 7. 4.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/Ł to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Kristiansand, Stavangers Haugesund — Bergen

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Luna — z Gdyni 17. 3. — z Gdańska 16. 3.
s/s Luna — z Gdyni 31. 3. — z Gdańska 30. 3.

Towary na konosament przejściowy do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja) Islandji i wysp Faró.

Do Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 29. 3. — z Gdańska 28. 3.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 20.-22. 3. — z Gdańska 20.-22. 3.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 29. 3. — z Gdańska 29. 3.

Do Królewca (Königsberg) — Libawy (Libau)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Wilhelm Lühring — z Gdyni ca 20. 3. — z Gdańska ca 18. 3.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Minos — z Gdańska 17. 3. s/s Irene — z Gdańska 24. 3.

Do Hamburga (Hamburg)

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Gdyni 18. 3.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Alice	14. 3.	17. 3.	20. 3.
Tatti	17. 3.	20. 3.	24. 3.
Piteaelf	21. 3.	24. 3.	27. 3.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterranean Ports and Elbe Ports.

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Hamburg
Tczew	16. 3.	17. 3.	21. 3.
Tczew	26. 3.	27. 3.	31. 3.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 13. 3. — z Gdańska 16. 3.
s/s Śląsk — z Gdyni 20. 3. — z Gdańska 23. 3.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich

Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s	Odjazdy — Sailings Antwerpja czwartki i soboty	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Oskar Friedrich				17. 3.
Jupiter			19. 3.	21. 3.
Condor	13. 3.	17. 3.	22. 3.	24. 3.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s	Odjazdy—Sailings Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Tczew	13. 3.	16. 3.	23. 3.
Śląsk	20. 3.	23. 3.	28. 3.
Tczew	27. 3.	30. 3.	6. 4.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 22. 3. — z Gdańska 24. 3.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ajax — z Gdyni 18./19. 3. — z Gdańska 21. 3.
s/s Merope — z Gdyni 25./26. 3. — z Gdańska 28. 3.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Warszawa — z Gdańska 27. 3. — z Gdyni 29. 3.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 20. 3. — z Gdyni 22. 3.
s/s Baltonia — z Gdańska 3. 4. — z Gdyni 5. 4.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 21. 3. — z Gdyni 22. 3.
s/s Lwów — z Gdańska 28. 3. — z Gdyni 29. 3.

Do Leith

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Haarlem — z Gdyni 16./17. 3.
s/s Majorca — z Gdyni 23./24. 3.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 2. 4.
s/s Tiber — z Gdyni 16. 4.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Charkow — z Gdyni 17/18. 3.
s/s Tula — z Gdyni 16. 4.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Palermo — z Gdyni i Gdańska 20. 3.
s/s Mansuria — z Gdyni i Gdańska 20. 4.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Bodil — z Gdyni 26. 3.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisbona — z Gdyni 17. 3. — z Gdańska 19./21. 3.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości. Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Palermo — z Gdyni i Gdańska 20. 3.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Sualand — z Gdańska 16. 3.
m/s Blaland — z Gdyni 17. 3. — z Gdańska 19. 3.
m/s Hemland — z Gdyni 30. 3. — z Gdańska 31. 3.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Argosy — z Gdyni 17. 3.
s/s Scanmail — z Gdyni 23. 3.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 11. 4.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Pacific — z Gdyni 22. 3.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Navigator — z Gdańska ca 20. 3. — z Gdyni ca 22. 3.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Dardonus — z Gdyni 31. 3.
s/s City of Wellington — z Gdyni 21. 4.

Gdynia — Cape Town — Algoa Bay — Mossel Bay — Durban — East London — Laurenco Marqués

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Gunnaren — z Gdyni 17. 3.
m/s Kaaparen — z Gdyni 22. 4.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKóW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanpenn 10. 3.		s/s Scanpenn 24. 3.
s/s Scanstates 22. 3.		s/s Scanstates 5. 4.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Pułaski 16. 3.	s/s Pułaski 28. 3.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Pułaski 18. 3.	s/s Pułaski 28. 3.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska“ S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Poseidon		17. 3.	21. 3.	—	24. 3.
s/s Śląsk	20. 3.	24. 3.	28. 3.	—	31. 3.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
s/s Alice	14. 3.	17. 3.	20. 3.
s/s Tatti	17. 3.	20. 3.	24. 3.
s/s Piteaelf	21. 3.	24. 3.	27. 3.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
s/s Tczew	21. 3.	26. 3.	27. 3.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Cieszyn lub substytut 17. 3. z Rotterdamu — s/s Chorzów 24. 3.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Antwerp	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Jupiter	—	13. 3.	19. 3.	21. 3
Condor	15. 3.	17. 3.	22. 3.	24. 3.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Tczew 23. 3. z Antwerpji — s/s Śląsk lub substytut 28. 3.
z Antwerpji — s/s Tczew 6. 4.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Irene	15. 3.	19. 3.	21. 3.	24. 3.
Minos	22. 3.	26. 3.	28. 3.	31. 3.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Warszawa	22. 3.	25. 3.	27. 3.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	15. 3.	19. 3.	20. 3.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lwów	15. 3.	18. 3.	21. 3.
s/s Lublin	22. 3.	25. 3.	28. 3.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Przyjazd Gdańsk/Gdynia
m/s Troleholm		8. 2.	15. 2.	21. 2.	20. 3.
m/s Topeca	18. 2.	28. 2.	—		29. 3.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	Przyjazd Gdynia	Gdańsk
par. Heracles	5. 3.	7. 3.	10. 3.	9. 4.	11.4
par. Orient	12. 3.	14. 3.	17. 3.	16. 4.	18. 4.
por. Equator	23. 3.	25. 3	28. 3.	27. 4.	29. 4.

Lewant — Gdynia/Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

m/s	Termin wyjścia Pireus	Istanbul	Izmir	Beurouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia—Gdańsk
Norland	14. 2.	16. 2.	—	19. 2.	25. 2.	5. 3.	—	30. 3.
s/s Roland			4. 3.		10. 3.			3. 4.

Morze Śródziemne — Marsylja, Zachod. Włochy, Bari, Sycylja

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Termin wyjścia Marsylia	Genua	Livorno	Syrakuzy	Catania	Messina	Palermo	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia—Gdańsk
par. Gallia	—	9. 3.	10. 3.	—	16. 3.	17. 3.	19./20. 3.	8. 4.

Japonja — Filipiny — Chiny — Półn. Malakka — Gdynia

Polska Agencja Morska (PAM.)

s/s Perseus — odjazd z Singapore 1. 2. — przyjazd do Gdyni 15. 3.
s/s Saperdon — odjazd z Singapore 21. 2. — przyjazd do Gdyni 4. 4.
s/s Deucalion — odjazd z Singapore 7. 8. — przyjazd do Gdyni 19. 4.

Firmy portowe,

upoważnione do załatwiania formalności celnych

w porcie gdyńskim

1. American Scantic Line, Gdynia-Port, tel. 1731, 1732.
2. Chłodnia i Składy Portowe, Gdynia-Port, tel. 2917—1579—1578
3. Warsz. Tow. Transportowe — ul. Świętojańska, tel. 2946—1344—2850
4. „Warta“, Tow. Ekspedycyjne, Spółka z ogr. odp. Gdynia-Port, tel. 1931—2760
5. Składy Towarowe „Warrant“ Sp. Akc. Gdynia, ul. Portowa.
6. „Pantarei“, Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe, Sp. Akc., Gdynia-Port, tel. — 2977—1638—1679—1689
7. Schenker i Spółka — Międzynarodowe Transporty, Gdynia, ulica Starowiejska, tel. — tel. 2924. (Centrala Warszawa).
8. C. Hartwig, Gdynia, ul. Portowa, tel. — tel. 2911. (Centrala Poznań).
9. Północne Towarzystwo Transportowe i Ekspedycyjne Sp Akc., Gdynia-Port, tel. 1261. (Centrala Warszawa).
10. Polski Lloyd Sp. Akc. Gdynia, ul. Świętojańska, tel. 1432. (Centrala Warszawa).
11. Juljusz Hermann i Spółka, tel. 1258. (Centrala Warszawa).
12. Ekspedblok Dom Ekspedycyjno-Transportowy, Gdynia, ul. Świętojańska, dom Łończuka, tel. 1262. (Centrala Warszawa).
13. Minkiewicz Tadeusz, Dom Handlowo-Ekspedycyjny, Gdynia.
14. Izaak Sztejn, Dom Handl.-Ekspedycyjny (Centrala w Białymstoku) Gdynia
15. „Przewóz“ Sp. z o. o. Gdynia, ul. Portowa, tel. 13-87, 23-88
16. B. Henner i E. Hermann, Gdynia, ul. 10 Lutego 21, tel. 26-37
17. Józef Wisławski, Gdynia, Św. Jańska 110.

"NORDIA HAWE"

GDYNIA — DZIEDZICE

POLECA SWOJE PIERWSZORZĘDNE KONSERWY ORAZ CODZIENNE ŚWIEŻO WĘDZONE

PIKLINGI I SZPROTY

„ATLANTIC"

Tow. Transportowe z. o. p.

GDYNIA, ul. Portowa

Telefon nr. 1901, 1826, 1303,

Specjalność:
Transporty towarów masowych jak: złom, cement, węgiel, nawozy sztuczne i t. p.

ADAM TOMASZEWSKI

NOWOCZESNA ORGANIZACJA URZĄDZEŃ BIUROWYCH

GDYNIA

ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA
(W domu gdzie Izba Przemysłowo-Handlowa)

KONTA BANKOWE: KOMUN. KASA OSZCZĘDNOŚCI GDYNIA — — — — P. K. O. POZNAŃ NR. 212.758

TELEFON NR. 1055

Hurtowy i detaliczny skład papieru, materjałów piśmiennych i artykułów biurowych.

Księgowość przebitkowa

Powiększywszy zakres działania, zaopatrzyłem skład swój w duży wybór towaru.

Dostawy do urzędów i biur po niskich cenach.

Korzystne źródło zakupu dla odsprzedawców.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia

BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia

MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 25 marca 1934 r. | NR. 8

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy**, ul. Świętojańska, tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

KONIECZNE ELEMENTY DALSZEGO ROZWOJU GDYNI.

Najaktualniejszem dziś zagadnieniem gdyńskiem jest utrzymanie przeładunków naszego portu na odpowiednio wysokim poziomie. W związku z tem należy stwierdzić, że obroty portowe w znacznym stopniu zależne są od szeregu elementów zmiennych w przeciwieństwie do portów starych, gdzie osiadły w porcie handel i przemysł odgrywa decydującą rolę na kształtowanie się rodzaju i wysokości przeładunków.

Do tych płynnych elementów należy zaliczyć tendencje polityczne oraz skutki wzajemnej konkurencji, jak np. obniżanie opłat i taryf, wyznaczanie premij przeładunkowych i propagandę. Jeżeli chodzi o momenty polityczne, to stwierdzić należy, że wysuwanie zagadnień gdyńskich w rokowaniach międzynarodowych w poważnym stopniu osłabia nastawienie się sfer gospodarczych kraju na współpracę z naszym portem, tak, iż w wyniku tych rokowań może port nasz być narażony na straty.

Dzieje się to głównie dlatego, że port gdyński nie jest jeszcze dostatecznie nasilony placówkami gospodarczemi, któreby mogły przeciwstawić się skutecznie zakusom zagranicznych sfer gospodarczych do ograniczenia wpływów i roli naszego portu.

Postanowienia ostatniej umowy polsko-gdańskiej świadczą o tem, że czynniki rządowe przeświadczone są o możliwości wywierania decydującego wpływu na kierowanie towarów na ten czy inny port według swego uznania i stosownie do bieżących konieczności natury politycznej. Słuszność tego poglądu daje się jednak potwierdzić jedynie w odniesieniu do tych towarów, których produkcja podlega specjalnej kontroli Państwa, względnie których eksport lub import uzależniony jest od ściśle określonej polityki gospodarczej Rządu, jak np. reglamentacja, premjowanie itp. Pozatem jednak w dużej ilości wypadków decyduje właściciel towaru o kierunku jego transportu, powodując się włącznie tylko względami kalkulacyjnemi lub przyzwyczajeniem. Jeżeli dysponent ma siedzibę swoją poza portem, będą dla niego miarodajne jedynie względy na taniość i sprawność portu.

Inaczej natomiast przedstawia się sprawa, jeżeli osoba dysponująca towarem, ma swoją siedzibę w danym porcie. Pomimo wysuwania nieraz daleko idących postulatów, dotyczących usprawnienia i potanienia funkcyj portowych, nie będzie ona swojego towaru przerzucać na port sąsiedni, na skutek chwilowej pomyślniejszej konjunktury w tym porcie.

Portowy handel gdyński, reprezentowany dzisiaj już przez 36 firm, jest dotychczas jeszcze nastawiony tylko na import, w szczególności towarów kolonjalnych, owoców, ryb i śledzi. Z tej ilości zaledwie kilka przedsiębiorstw związało się na stałe z portem naszym przez poczynienie inwestycyj. Istniejący już od dłuższego czasu na terenie portu przemysł, doznał w ostatnim czasie zwiększenia przez kilka placówek t. zw. przemysłu handlowego i przez przemysł rybny.

Rozpatrując zagadnienie stałego związania obrotów towarowych z portem gdyńskim, dzięki uskutecznieniu na jego terenie poważniejszych inwestycyj przez prywatne przedsiębiorstwa przekonamy się, że tylko kilka grup można do takich towarów zaliczyć. W eksporcie jest to węgiel, cukier, częściowo artykuły monopolowo-akcyzowe, artykuły hodowlane produkcji rolnej, — w imporcie towary kolonjalne dla jednej firmy, owoce dla aukcyj owocowych, bawełna, t. zw. polskie śledzie, ryby dla przemysłu

wędzarniczego i wreszcie surowce dla portowego przemysłu ryżowego i olejarskiego. Dalsze grupy artykułów, oraz część artykułów tu wyszczególnionych zależne są od wzmiankowanych wpływów zmiennej konjunktury portowej.

Dlatego też stworzenie w porcie kupiectwa i przemysłu, związanego z portem na stałe przez inwestycje i dobrze zorganizowane placówki, powinno być uważane obecnie, po ukończeniu głównego etapu rozbudowy portu handlowego w Gdyni, za jedno z najważniejszych zadań zarówno czynników rządowych, jak i sfer gospodarczych i za naczelny program rozbudowy polskiego handlu zamorskiego.

Nasuwa się jednakże pytanie, czy w tym względzie posiada port gdyński dostateczną siłę atrakcyjną. Praca w naszym porcie pod wieloma względami nie odbywa się w warunkach normalnych, a jeżeli chodzi o specjalne momenty zachęcające, to nadmienić należy, że od czasu wydania rozporządzenia o ulgach w zakresie podatku przemysłowego i opłat stemplowych, nie spotykamy się z dalszemi posunięciami, które nosiłyby charakter specjalnej pomocy dla Gdyni. Wszystkie zarządzenia bowiem jak np. o morskich cłach preferencyjnych, zmianach kolejowej taryfy portowej i reglamentacji przywozu, odnoszą się w równej mierze do obydwu portów polskich — Gdańska i Gdyni.

Natomiast zaistniał w ostatnim szczególnie czasie szereg momentów wysoce negatywnych, które mogą poważnie osłabić możliwości dalszego rozwoju portu, wywołując w sferach gospodarczych obawę narażania się przez przyjście do Gdyni na duże przykrości i straty. Z tego też względu należy nasz program portowy, który realizuje się narazie prawie wyłącznie tylko pod względem technicznym, wzbogacić nowemi momentami atrakcyjnemi takiemi, któreby przyczyniały się w wydatniejszej mierze do osiedlania się w Gdyni handlu i przemysłu portowego. Charakteryzując momenty te ogólnie, zaznaczyć należy, iż chodzi tu o takie nastawienie, tak ze strony czynników urzędowych, jak i samorządu gospodarczego, oraz sfer gospodarczych, któreby stwarzało dla Gdyni pomyślną i życzliwą atmosferę, mogącą zachęcić kapitał prywatny do inwestowania się na terenie portu i wywołującą pełne wrażenie, że inicjatywa prywatna, ujawniająca się w porcie w zakresie organizacji handlu portowego i placówek przemysłowych, spotka się z odpowiedniem uznaniem, opieką, pomocą i ochroną.

Wyżej postawione w ogólnych zarysach zagadnienie omówione zostało szczegółowo podczas konferencji gospodarczej, która odbyła się w Gdyni w dniu 10 marca br. Poszczególne jego punkty znalazły swe rozwinięcie i należyte zrozumienie.

Utrwalona w ten sposób została już w dniu 8. 12. 1933 r. wysunięta przez P. Ministra Przemysłu i Handlu zasada, że w obecnem stadjum rozwoju Gdyni palącem zagadnieniem jest dostosowanie do rozbudowanego technicznego aparatu portowego również i aparatu handlowego i przemysłowego. Zrealizowanie tego zagadnienia wymaga, oczywiście, wiele czasu i wiele wysiłków, lecz zdać sobie należy dokładnie sprawę z tego, że jest ono nieodzownym postulatem trwałego dalszego rozwoju jedynego suwerennego portu polskiego.

Józef Kawczyński.

CHARAKTER PRAWNY ŻEGLUGI HANDLOWEJ MORSKIEJ

Prawo handlowe morskie dotyczy stosunków prywatno-prawnych w żegludze handlowej morskiej, tj. tej żegludze, która jest uprawianą w celach zarobkowych. Definicję statku handlowego morskiego (Kauffahrteischiff, merchent ship, navire marchant) daje § 474 Kodeksu handlowego z 10 maja 1897 r. Decydującą cechą takiego statku jest przeznaczenie do zarobkowania w żegludze morskiej. Nie wpływa na jego charakter faktyczne używanie go także w żegludze śródlądowej, czyli statek handlowy morski nie traci swego charakteru, jeżeli odbywa swoje rejsy także na wodach śródlądowych, połączonych z morzem, ale nie nabywa w tym przypadku właściwości statku handlowego śródlądowego, gdyż statek nie może posiadać równocześnie charakteru prawnego statku handlowego morskiego i statku handlowego żeglugi śródlądowej[1]). Przeznaczenie do zarobkowania w żegludze morskiej i tem samem charakter statków handlowych morskich, posiadają przedewszystkiem statki morskie, przewożące osoby i towary, dalekomorskie statki rybackie, oraz prywatne statki ratownicze, holownicze i pilotowe, natomiast nie należy do nich zaliczać okrętów wojennych, statków celnych, policyjnych, szkolnych oraz jachtów spacerowych. O ile chodzi o te ostatnie i statki szkolne, to co prawda art. 9 ustawy o polskich statkach han-

[1]) Przewóz na wodach śródlądowych, uprawiany przez przedsiębiorstwa zarobkowe podlega, jako czynność handlowa, normom prawa handlowego, w szczególności o ile chodzi o ziemie zachodnie, normom ustawy o żegludze śródlądowej z 15 czerwca 1895 r. Ustawa ta utrzymana jest w mocy postanowieniem artykułu XXV przepisów wprowadzających kodeks handlowy z dnia 27. 10. 1933 roku (Dz. U. R. P. Nr. 82, poz; 601);

dlowych morskich z dnia 28 maja 1920 r. postanawia, że przepisy tejże ustawy mają zastosowanie także do jachtów spacerowych, wychodzących na pełne morze, i statków szkolnych, ale przez to statki takie nie stają się statkami handlowemi morskiemi w rozumieniu prawa handlowego morskiego, przeznaczonemi do zarobkowania.

Ten, kto dla celów zarobkowych trudni się żeglugą morską, jest kupcem w rozumieniu prawa handlowego (art. 2 Kodeksu handlowego z dnia 27. 10. 1933 r.[1]) Zwykle nie jest to osoba fizyczna, lecz spółka handlowa, i to zazwyczaj spółka akcyjna.

W Polsce wszystkie cztery największe przedsiębiorstwa żeglugowe morskie tj. Żegluga Polska, Polsko - Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe, Polsko-Transatlantyckie T-wo Okrętowe i Polskarob są spółkami akcyjnemi, przyczem w 3-ch pierwszych kapitał państwowy jest poważnie zaangażowany.

Każdy statek handlowy morski ma swoją przynależność państwową i ujawnia ją na zewnątrz przez wywieszanie bandery handlowej państwa, w którem jest zarejestrowany. Warunki uzyskania przez handlowe statki morskie polskiej przynależności handlowej i tem samem prawa wywieszania polskiej bandery handlowej reguluje ustawa z dnia 28. 5. 1920 r. o polskich statkach handlowych morskich (Dz. U. R. P. Nr. 47, poz. 285), znowelizowana rozporządzeniem Prez. Rz. P. z dnia 6. III. 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 29, poz. 269) i ustawą z dnia 1. III. 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 32, poz. 334). Wygląd polskiej bandery handlowej został ustalony w art. 12 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 13. 12. 1927 r. o godłach i barwach państwowych (Dz. U. R. P. Nr. 115, poz. 980.)

Statki handlowe morskie podlegają przymusowej rejestracji w publicznym rejestrze t. zw. rejestrze okrętowym, za wyjątkiem statków o pojemności poniżej 50 m^3 brutto. Urządzenie i prowadzenie rejestru normuje rozporządzenie Ministerstwa b. Dzielnicy Pruskiej z dnia 18. I. 1921 r., wydane w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu oraz Ministrem Spraw Wojskowych (Dz. U. R. P. Nr. 10, poz. 58), zmienione rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu oraz Ministra Spraw Wojskowych z dnia 26. 6. 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 458). Rejestr okrętowy wprowadzony jest dla polskich statków handlowych morskich w sądzie grodzkim w Gdyni i w Urzędzie Marynarki Handlowej w Gdańsku, zależnie od tego, czy port ojczysty statku (port, z którego statek uprawia żeglugę), leży na wybrzeżu polskiem, czy w Gdańsku.

Dowodem przynależności państwowej statku handlowego morskiego jest wyciąg z rejestru okrętowego, czyli tak zwany certyfikat okrętowy (Ceritificat of registry.) Posiadając ten dowód i wywieszając banderę handlową, statek handlowy morski nie korzysta z prawa eksterytorjalności w tej mierze, jak okręt wojenny, gdyż podlega on w obcych portach i wodach terytorjalnych zwierzchnictwu państwa przybrzeżnego i tem samem jego jurysdykcji. Jednakże państwo przybrzeżne rezygnuje zwykle z jurysdykcji cywilnej w zakresie wewnętrznych stosunków obcego statku handlowego morskiego w szczególności sporów wzajemnych pomiędzy kapitanem i członkami załogi, przyczem do wewnętrznych stosunków statku zalicza się także wykonywanie przez kapitana statku władzy dyscyplinarnej nad członkami załogi[1]).

Według artykułu 1 wspomnianej ustawy o polskich statkach handlowych morskich uznanie statku za polski statek handlowy morski uzależnione jest od istnienia pewnych warunków, mianowicie statek winien stanowić własność Państwa Polskiego, obywateli polskich, lub osób prawnych, które mają w Polsce swoją siedzibę i w których:

a) wszystkie udziały w akcjach są imienne,

b) udział obcokrajowców w kapitale zakładowym nie przekracza 49 proc.,

c) do każdej z władz: kierowniczej, nadzorczej i kontrolującej — obcokrajowcy nie wchodzą w stosunku przewyższającym ich udział w kapitale zakładowym, a w spółkach akcyjno-komandytowych nie są nadto osobiście odpowiedzialni,

d) główny kierownik (dyrektor zarządzający) jest obywatelem polskim.

Statki mogą być również uznane za polskie statki handlowe morskie, o ile należą do spółek dla żeglugi transatlantyckiej, oraz spółek dla rybołówstwa daleko - morskiego, zwolnionych przez Ministra Przemysłu i Handlu do końca 1938 r. od przestrzegania warunków, wymienionych w p. b) i d).

Spółki firmowo-komandytowe, których odpowiedzialni osobiście wspólnicy nie są obcokrajowcami korzystają z praw, służących w myśl powołanej ustawy obywatelom polskim; spółki firmowe i spółki firmowo-komandytowe, nie czyniące zadość temu warunkowi traktowane są narówni z obcokrajowcami. Od warunku tego zwolnione są spółki dla żeglugi transoceanicznej oraz spółki dla rybołówstwa dalekomorskiego, powstałe do roku 1938 włącznie.

Statek, który nie odpowiada powyższym warunkom, nie może być polskim statkiem handlowym morskim i nie może wywieszać polskiej bandery handlowej. Zarejestrowanie statku w rejestrze ma na celu stwierdzenie jego praw i obowiązków. Od rejestracji całkowicie

[1]) Art. 2 § 1 Kh. Kupcem jest, kto we własnem imieniu prowadzi przedsiębiorstwo zarobkowe.

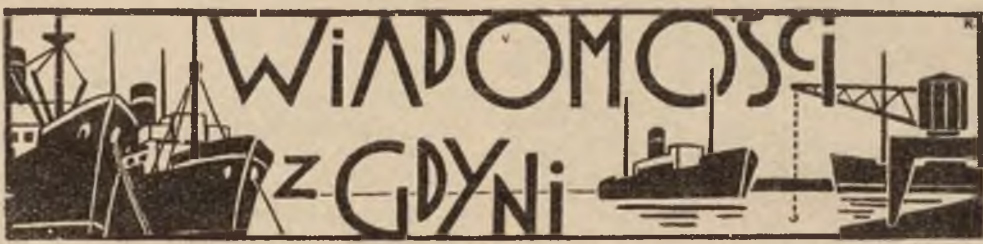
[1]) Zagadnienie stosunku państwa przybrzeżnego do obcych statków handlowych morskich jest zagadnieniem publicznego prawa morskiego, wchodzącego w zakres międzynarodowego prawa publicznego (prawa narodów, droit des nations, law of nations, Völkerrecht). Obszernie omawia to zagadnienie Z. Sarna w książce swej „Międzynarodowe publiczne prawo morskie w czasie pokoju i wojny“, Kraków 1932, str. 207 i nast.

zwolnione są statki o pojemności poniżej 50 m brutto. Rejestr okrętowy zawiera wszystkie dane, dotyczące statku, w szczególności nazwę, pojemność, port ojczysty, nazwisko właściciela i obciążenia. Statek, który jest nabyty zagranicą i ma być rejestrowany w Polsce, może od właściwego konsula polskiego otrzymać tymczasowe świadectwo o banderze dla odbycia podróży do kraju. Wyciąg z rejestru, czyli t. zw.certyfikat okrętowy winien być stale przechowywany na statku. Z chwilą utraty praw polskiego statku handlowego morskiego, zatonięcia lub uznania go w drodze t. zw. kondemnacji za niezdatny do żeglugi. należy wykreślić go z rejestru.

Uznawanie statków za statki handlowe morskie jest zagadnieniem wewnętrznego ustawodawstwa każdego kraju. Każdy kraj ustala warunki uznawania, zależnie od własnych potrzeb gospodarczych i politycznych. Merchent Shipping Act z 1894 r. wymaga dla angielskich statków handlowych morskich wyłącznej własności obywateli i przedsiębiorstw angielskich, tak samo dla niemieckich statków, niemiecki Flaggengesetz z 22. 6. 1899 r., francuska zaś ustawa z 11. 6. 1845 r. wymaga dla francuskich statków więcej niż połowę własności obywateli francuskich. Odnośnie do angielskich przedsiębiorstw żeglugowych Merchent Shipping Act nie czyni żadnych restrykcyj co do udziału kapitału zagranicznego, wymaga tylko, aby przedsiębiorstwo było utworzone zgodnie z ustawami angielskiemi (art. 1) i było angielskie (zarejestrowane w Anglji). We Francji wymaga ustawa z 7. 4. 1902 r., aby we francuskich przedsiębiorstwach żeglugowych francuscy obywatele posiadali większość we władzach administracyjnych. Niemiecki Flaggengesetz z 22. 6. 1899 r., stawia zaś jako warunek, aby w spółkach firmowych i komandytowych osobiście odpowiedzialni udziałowcy byli obywatelami niemieckimi, a od innych spółek handlowych wymaga tylko, aby swoją siedzibę miały w Niemczech.

Traktat Wersalski związał Wolne Miasto Gdańsk pod względem politycznym i gospodarczym z Państwem Polskiem. Dlatego też polskie statki handlowe morskie mogą w całej pełni korzystać z portu gdańskiego. Sprawy, żeglugowe Polski i Gdańska reguluje szczegółowo Warszawska Konwencja polsko-gdańska z dnia 24. 10. 1921 r., opierając obustronną żeglugę na zasadzie wzajemności (art. 169—183).

Dr. Władysław Sowiński.



POŚWIĘCENIE NOWEGO STATKU LECH.

W dniu 21 marca uroczyście poświęcony został nowy statek Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego „Lech". Jest to 5-ty statek naszej floty handlowej, z wybudowanych na specjalne zamówienie naszych towarzystw okrętowych. Dwa z nich „Śląsk" i „Cieszyn" należą do Żeglugi Polskiej, zaś trzy do wspomnianego towarzystwa. Budowa tych wszystkich jednostek dokonana została na stoczniach zagranicznych z uwzględnieniem nietylko wymogów nowoczesnej techniki w budownictwie okrętowem, lecz również i specjalnych celów, dla obsługi których statki te są przeznaczone.

Jeśli chodzi o „Lecha", to przedewszystkiem podkreślić należy szybkie tempo, w którem statek ten został oddany do użytku naszej floty handlowej. Zamówiony w jednej z najbardziej znanych stoczni angielskich Swane, Hunter, Wigham, Richard Son w New Castle o/Tyne na początku września zeszłego roku, statek „Lech" został wykończony w końcu ubiegłego miesiąca, a po przebyciu prób, które wypadły całkiem dodatnio, już dnia 15 bm. odpłynął do Gdyni.

„Lech" należy do typu nowocz. statków tow. z ochronnym pokładem, o nośności 2.000 tdw, długość statku wynosi 89 m, szerokość 12 m, objętość ładowni 130.000 stóp³, 160.000 stóp dla zwykłego ładunku oraz 63.000 dla ładunków chłodzonych. Statek ten posiada 2 kotły parowe, przegrzewacz dla pary, jedną maszynę główną potrójnego rozprężenia pary z prężną turbiną (Bauce Wacha). Moc głównej maszyny ok. 1.500 HP, zanurzenie statku z ładunkiem wynosi 5 m, 10 cm. Statek rozwija największą szybkość 14 mil (na próbach osiągnięto nawet wynik 14.4 mil). posiada 7 kabin pasażerskich na 12 osób, z czego 2 pojedyńcze i 5 podwójnych.

Poświęcenia dokonał ks. dziekan Turzyński, podniósł zaś na nim banderę specjalnie przybyły na uroczystość do Gdyni podsekretarz stanu w Ministerstwie Przemysłu i Handlu p. Doleżal.

W tym samym niemal dniu co „Lech" zawinął do Gdyni nowy statek polski, opuścił port sprzedany przez to samo towarzystwo na złom, stary statek „Rewa", wybudowany w r. 1906, którego eksploatacja przestała już być ren-

tową. Dokonując tej zamiany, polska marynarka handlowa działa w myśl zasad praktykowanych w dobie obecnej przez wszystkie niemal państwa morskie, dążące do odmłodzenia swych flot handlowych, jako jednego ze środków podniesienia ich rentowności przez usprawnienie pracy za pomocą nowoczesnych jednostek żeglugi.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W LUTYM.

W ciągu lutego statki polskiej floty handlowej przewiozły ogółem 65.607,5 ton różnych towarów co stanowi zmniejszenie w porównaniu do miesiąca ubiegłego o 648 ton. Jeśli się jednak zważy, że luty jest miesiącem krótszym oraz, że warunki nawigacyjne były bardzo niesprzyjające, to nieznaczna zniżka znajdzie zupełnie zrozumiałe wytłumaczenie. Z powyższej ilości przewozów przypada na eksport 50.705,5 ton, na import 13.194 ton i na przewóz między obcemi portami 1.708.

Przy podziale na poszczególne przedsiębiorstwa żeglugowe przypada na statki Żeglugi Polskiej 14.538 ton, na statki Polsko-Transatlantyckiego T-wa Okrętowego — 2.357 ton, na statki Polsko-Brytyjskiego T-wa Okrętowego — 6.702 tony i wreszcie na statki Polskarob 39.010,5 ton.

Na ogólną ilość 14.538 ton towarów, przewiezionych statkami Żeglugi Polskiej przypada na eksport 6.690 ton, na import 7.207 ton i wreszcie na przewóz pomiędzy obcemi portami 641 ton. Ogólna ilość przewozów temi statkami zmniejszyła się w porównaniu do miesiąca poprzedniego o 1.461 ton. Zmniejszenie to prawie całkowicie przypada na spadek przewozów między obcemi portami, gdy mianowicie w styczniu przewozy te wyniosły 1.918 ton, to w miesiącu sprawozdawczym przewóz ten spadł, jak wyżej wspomniano, do 641 ton. Jak zwykle, tak i w miesiącu lutym najintensywniej pracowała linja Gdynia-Rotterdam, której przewozy wyraziły się w liczbie 6.422 tony.

Zaznaczyć należy, że w lutym uruchomiła Żegluga Polska nową linję regularną Gdynia-Hamburg, przewożąc na tej linji 882 tony towarów, z czego przypadło na eksport 662 tony i na import 220 ton.

Statki Polsko - Transatlantyckiego T-wa Okrętowego odbyły na linji Gdynia-Ameryka 2 podróże, jedną z Gdyni do Nowego Jorku i drugą w kierunku odwrotnym. Na linji tej nastąpił w ciągu lutego znaczny wzrost przewozu towarów, mianowicie, gdy w styczniu, w ciągu co prawda jednej tylko podróży przewieziono towarów 280 ton, to w lutym ilość przewozów w dwóch podróżach wyniosła 1.290 ton. Pasażerów przewieziono 380, worków z pocztą 360. Linja Palestyńska tego towarzystwa również wykazała wzrost przewozów tak towarów, jak i pasażerów. Gdy mianowicie w styczniu przewieziono pasażerów 831, to w lutym ilość ta wzrosła do 1.422, więcej jak o 100 proc wzrósł również przewóz towarów — w styczniu 452 tony, w lutym 1.067 ton, worków z pocztą przewieziono 33 (w styczniu 29.)

Statki Polsko-Brytyjskiego T-wa Okrętowego, utrzymujące regularną linję żeglugi z Anglją, wywiozły z Gdyni i z Gdańska 4.232 tony, co stanowi więcej niż w miesiącu ubiegłym o 218 ton, wzrost improtu całkowicie przypadł na port gdański. Główne pozycje eksportu towarów przewiezionych temi statkami stanowią bekony i szynki 1.630 ton (więcej niż w styczniu o 91 tonę) jaja — 308 ton (więcej niż w styczniu o 108 ton) i ryż, odpadł natomiast eksport cynku, którego w miesiącu porzednim wywieziono 254 tony. Eksport z Gdańska w więcej niż 50 procentach stanowi drzewo 1.036 ton (mniej o 140 ton, niż w styczniu) wzrósł natomiast o 230 ton wywóz parafiny — osiągając liczbę 333 ton. Eksport bekonów wykazał dalsze zmniejszenie — o 2 tony i wyniósł zaledwie 80 ton.

Statki tego towarzystwa przywiozły do Polski 2.470 ton drobnicy, z czego do Gdyni z Londynu 746 ton i z Hull 566 ton, oraz do Gdańska z Londynu 150 ton i z Hull 1.008 ton. Prawie podwójna ilość przewozów z Hull znajduje swe wytłumaczenie w fakcie, że z tym portem utrzymywana jest komunikacja tygodniowa, gdy z Londynem komunikacja odbywa się co 2 tygodnie.

4 statki Polskarob przewiozły w ciągu lutego 39.010,5 ton węgla, przyczem z Gdyni wywieziono 31.103 tony i między obcemi portami 7.907,5 ton. Statki tego towarzystwa, które dotąd przeważnie przewoziły polski węgiel na rynki Skandynawskie, w miesiącu lutym wywiozły 6.255 ton na rynki zachodnio-europejskie, a mianowicie do Holandji 3.160 ton i do Belgji 3.095 ton, kompensując sobie w ten sposób spadek przewozów do Szwecji (w lutym 22.148 ton, w styczniu 33.112,5 ton) oraz do Norwegji (w lutym 2.700 ton, w styczniu 9.464 ton). Statki Polskarob, pomimo niesprzyjających warunków żeglugowych i krótszego miesiąca, odbyły w ciągu lutego 14 podróży, zaledwie o 1 mniej niż w styczniu i zawinęły do następujących portów: Stavanger, Aalborg, (2 razy), Oxelösund, Göteborg (2 razy), Limhamu, Trelleborg (2 razy), Landskrona, Slite. Kopenhagi, Rotterdamu i Gandawy.

POŁOŻENIE GOSPODARCZE GDYNI W LUTYM.

W ogólnem położeniu gospodarczem Gdyni w ciągu lutego zmiany większe nie nastąpiły. Na rynku pieniężnym dało się zauważyć pewne polepszenie, które wyraziło się w zmniejszeniu ilości protestowanych weksli w porównaniu do stycznia o 40 sztuk i o sumę zł 25.240,45. Ogólna ilość weksli protestowanych wyniosła 443 sztuki na sumę zł 120.503.63. W dalszym ciągu trwała w lutym podaż walut i dewiz zagranicznych, dając bardzo poważną kwotę skupu zł 15.411 tys., z której to sumy na równowartość zł 13.203 tys. nabył dewiz i walut tutejszy Oddział Banku Gospodarstwa

Krajowego, reszta przypadła na inne instytucje bankowe Gdyni.

Wkłady w Komunalnych Kasach Oszczędności utrzymały się na poprzednim poziomie, w innych instytucjach bankowych nastąpił pewien wzrost.

Na rynku pracy nastąpiło polepszenie, gdy mianowicie na dzień 31 stycznia w okręgach gdyńskim i wejherowskim było zarejestrowanych 8.221 osoby, to na dzień 28 lutego zaledwie 7.638 osób, czyli o 583 osoby mniej. Ilość bezrobotnych zmniejszyła się w okręgu gdyńskim o 199 osób i wyniosła na dzień 28 lutego 3.261, zaś w okręgu wejherowskim o 384 osoby, wynosząc na tę samą datę 4.377 osób.

AWANSE W POLSKIEJ MARYNARCE HANDLOWEJ.

Dnia 14 marca br. pod przewodnictwem dyrektora Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowskiego odbyło się w gmachu Urzędu Morskiego posiedzenie Komisji Kwalifikacyjnej dla orzekania o awansach w polskiej marynarce handlowej. Komisja po rozpatrzeniu podań przyznała dyplomy następującym kandydatom:

Czeczot Rafał — dyplom kpt. żegl. wielkiej,
Jędrzejewski Bohdan — dyplom. kpt. żeglugi małej,
Góra Zygmunt — dyplom por. żegl. wielkiej,
Abramowski Czesław — dyplom por. żeglugi małej,
Bobin Zbigniew — dyplom por. żegl. małej,
Korodziejewski Bohdan — dyplom por. żeglugi małej,
Werner Stefan — dyplom por. żeglugi małej,
Kołaciński Michał — dyplom szypra I. klasy,
Połomski Alfons — dyplom szypra I. klasy,
Szczerbo Włodzimierz — dypl. szypra II. kl.,
Kuske Zygmunt — dyplom mechanika I. kl.,
Kaczorowski Adolf — dypl. mechanika III kl.,
Kula Józef — dyplom maszynisty I. klasy,
Pietranek Stanisł. — dypl. maszynisty I kl.,
Płonka Józef — dyplom maszynisty I. klasy,
Moroz Paweł — dyplom maszynisty II. klasy,
Seżyk Romuald — dyplom maszynisty II. kl.,
Wallat Fryderyk — dyplom maszynisty II. kl.

Pozatem komisja po rozpatrzeniu podań dopuściła do egzaminów w charakterze eksternów w Państwowej Szkole Morskiej pp.:
Dmochowskiego Stanisława — na dyplom szypra I. klasy,
Podwysockiego Jerzego — na dyplom szypra II. klasy,
Bettina Wiktora — na dyplom szypra II. kl.,
Potulskiego Franciszka — na dyplom szypra II. klasy,
Rejmusa Alfonsa — na dyplom szypra II. kl.

ZAPRZYSIĘŻENIE NOWEGO RZECZOZNAWCY.

W dniu 6. bm. zaprzysiężony został przez Izbę p. Jan Siedlecki, jako rzeczoznawca Izbowy dla drzewa oraz dla wagi i ilości.

SYGNALIZACJA ŚWIETLNA W PORCIE.

Na gmachu Kapitanatu Portu zainstalowana została specjalna sygnalizacja świetlna, celem podawania instrukcyj i dyspozycyj w ciągu nocy dla pilotów oraz dla statków, zbliżających się do portu i stojących na redzie. Instalacja ta składa się z cyfr od 0—9 wykonanych z rurek neonowych w kolorze czerwonym i umieszczona jest na wieży Kapitanatu w dwóch rzędach. Wysokość każdej cyfry wynosi 1½ m a widzialność ich jest taka, że są łatwo odczytywane przy pomocy normalnej lornetki już od boji „GD" (tj. z odległości 3½ klm.)

W najbliższym czasie ogłoszony zostanie specjalny spis sygnałów podawanych przy pomocy kombinacji cyfr jedno- lub dwucyfrowych dla statków, oraz 3 cyfrowych dla pilotów.

W dzień te same sygnały będą podawane za pomocą wywieszenia na reji masztu Kapitanatu Portu flag cyfrowych wg. nowej księgi sygnałowej.

PRZESYŁKI LOTNICZE Z GDYNI DO ZAGRANICY.

Izba Przemysłowo-Handlowa komunikuje, iż od stycznia br. odchodzą przesyłki lotnicze z Gdyni pociągiem pośpiesznym o godzinie 13 do Niemiec, Danji, Norwegji, Szwecji i W. Brytanji.

Kurs ten jest bardzo dogodny, gdyż przesyłki lotnicze są doręczane już następnego dnia przed południem we wszystkich większych miastach Niemiec, do Londynu nadchodzą o godzinie 5 a do Malmö o godzinie 7.22.

Korzystanie z tego połączenia jest wskazane w sprawach pilnych. Przesyłki lotnicze na ten kurs winny być nadane w Urzędzie Pocztowym w Gdyni lub wrzucone do skrzynki listowej przy urzędzie pocztowym, najpóźniej do godziny 12,30.

ODCZYT RADCY IZBY P. J. RUMMLA.

Dnia 27 marca br. o godzinie 20-tej w Hotelu Centralnym odbędzie się odczyt p. J. Rummla na temat „Zasady Administrowania Portami Handlowemi".

Osoby, które nie otrzymały zaproszeń, mogą je otrzymać w Izbie Przemysłowo-Handlowej (ul. Świętojańska) w godzinach urzędowych.

Z PORTU GDAŃSKIEGO.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W LUTYM.

W ciągu lutego rb. do portu gdańskiego zawinęło 338 statków o ogólnej pojemności 214.684 n. t. r.. co w porównaniu do stycznia br. stanowi zmniejszenie o 58 statków i 62.859 n. t. r., natomiast w porównaniu do lutego roku 1933 jest to zwiększenie o 61 statków o łącznej pojemności 34.053 n. t. r. Na wyjściu zarejestrowano 334 statki o łącznej pojemności 199.108 n. t. r. czyli mniej w porównaniu do stycznia o 62 statki, łącznej pojemności 85.058 n. t. r., natomiast w stosunku do lutego roku 1933 jest to zwiększenie o 72 statki, łącznej pojemności 32.403 ton.

Dwa pierwsze miesiące roku bieżącego. pomimo, że jest to okres najmniej pomyślny dla żeglugi, wykazały w porcie gdańskim dosyć pokaźne w porównaniu do roku ubiegłego ożywienie, zawinęło mianowicie o 130 statków więcej, opuściło zaś port o 142 statki więcej, niż w roku ubiegłym. Tonaż statków. tak na wejściu, jak i na wyjściu zwiększył się za ten okres o 84,1 tys. ton rejestr. netto, względnie o 105,7 ton rejestr. netto.

Pod względem przynależności państwowej jak zwykle pierwsze miejsce zajęły Niemcy na wejściu 129 statków, na wyjściu 131 statków, drugie miejsce zajęła Danja: na wejściu 62 statki, na wyjściu 65 statków. dalej — Szwecja na wejściu 60, na wyjściu 55 statków: czwarte miejsce zajęła Norwegja — na wejściu i wyjściu po 21 statków, piąte miejsce zajęła bandera polska — na wejściu 15 statków, na wyjściu 16 statków.

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W LUTYM.

W ciągu lutego nastąpił w Gdańsku znaczny, w porównaniu ze styczniem spadek przeładunku towarów. Gdy mianowicie w styczniu ogólny przeładunek towarów w Gdańsku wyniósł 653.624,4 ton, to w lutym przeładunek ten wyraził się zaledwie w cyfrze 405,892,1 ton, z czego na przywóz przypadło 32.006,8 ton (w styczniu 51.750,9 ton), zaś na wywóz 373.285,3 ton (w styczniu 601.873,5 ton). Porównywując jednak dane co do przeładunku towarów w porcie gdańskim za luty rb. z temi samemi danemi za luty r. zeszłego, zaznaczyć wypada, że rok bieżący wykazał pomimo to pewną poprawę, odnośne liczby bowiem wykazały w roku zeszłym 27.501 ton dla przywozu i 339.565,7 ton dla wywozu.

Do bardziej szczegółowej analizy przeładunku towarów w Gdańsku w ciągu lutego powrócimy w następnym numerze.

WIADOMOŚCI MORSKIE

RUCH STATKÓW W ROTTERDAMIE W LUTYM.

Do portu w Rotterdamie w ciągu lutego zawinęło 811 statków (716) o łącznej pojemności 1.234.926 netto ton rej. (1.119.105 n. t. r.), do mniejszych portów sąsiednich zawinęło 205 statków (192) o pojemności 411.648 n. t. r. (423.927). (Liczby w nawiasach dotyczą ruchu w tym samym miesiącu roku ubiegłego).

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORTACH FRANCUSKICH.

Według urzędowych danych francuskiego ministerstwa robót publicznych ruch w portach francuskich w roku 1933 wykonał pewne, aczkolwiek nieznane ożywienie w porównaniu do roku 1932. W roku 1933 zarejestrowano we wszystkich portach francuskich na wejściu 84.297 statków o łącznej pojemności 71.536.567 n. t. r. Przeładunek towarów wyraził się w liczbie 45.147.551 ton, z czego na import przypadło 35.073,38, na eksport zaś 10.074.171, co wynosi zwiększenie w porównaniu z rokiem poprzednim o blisko 1 miljon ton.

Pod względem ilości przeładunków Rouen zajął w roku 1933 pierwsze miejsce, które w roku poprzednim przypadło Marsylji.

Przeładunek w poszczególnych portach wykazuje następująca tabela:

	Przywóz	Wywóz
Dunkierka	2.560.195	1.305.540
Hawr	3.566.771	867.665
Rouen	7.511.541	897.820
Caen	1.134.262	500.199
Nantes	1.885.955	43.986
La Rochelle	824.849	78.849
Bordeaux	3.190.373	915.745
Marseille	5.807.914	2.418.973

STAMBUŁ, JAKO WOLNY PORT.

Pomiędzy rządami państw bałkańskich toczą się w chwili obecnej pertraktacie o przekształceniu Stambułu w port wolny dla tych państw. Obszar wolnego portu, wedle projektu, miałby obejmować całe miasto.

PROJEKT BUDOWY NOWEGO LODOŁAMACZA SOWIECKIEGO.

W komisji projektów budowy okrętów w Leningradzie opracowany został projekt budowy nowego łamacza lodów, rozmiarami swemi przewyższającego wszystkie dotąd istniejące. Motory Diesla, w które lodołamacz ma być wyposażony, posiadać będą moc 18.000 P. S. Szybkość jego sięgać ma 18 węzłów. Dla zaopatrzenia w paliwo lodołamacz ma rozporządzać tankami o pojemności 3000 ton. Nowy okręt, pomyślany również jako baza dla aeroplanów, ma mieć dwa katapulty, umożliwiające startowanie aeroplanom.

OPŁATY PORTOWE W LENINGRADZIE.

W chwili zamknięcia nawigacji w Leningradzie wg. relacji Anglo-Shipping pobrano od trzech statków różnych bander następujące opłaty:

Angielski parowiec 1.259 t. brutto: opłat za tonaż, pilotaż, cumowanie, odcumowanie 261 rubli, wydatków wtórnych (łodzie, samochody, manifesty, drobne wydatki: 27 rubli, razem po kursie 6.31 funtów 45 $ 12 d. 7.

Duński parowiec 4.932 t. r. brutto, opłaty zasadnicze 1.183 rbl., wtórne rbl., razem L 196 s 16 d 4.

Parowiec angielski 2.088 t. r. brutto, opłaty zasadnicze 482 rbl., wtórne — rbl., razem przy kursie 6,31: L 86 s. 10 d 1.

Komisja maklerska wyniosła: dla pierwszego statku L 5 s 10, dla drugiego L 15, dla trzeciego L 10.

KATASTROFALNE ZMNIEJSZENIE SIĘ RUCHU PASAŻERÓW POMIĘDZY AMERYKĄ POŁUDN. A EUROPĄ.

Journal de la Marine March notuje, iż parę miesięcy temu na wszystkich luksusowych linjowcach przybywających do Europy z Ameryki Południowej przybywało przeciętnie po 8—12 pasażerów. A jest to całkowity ruch z Argentyny, Urugwaju i Brazylji. Pismo francuskie widzi przyczyny tego zjawiska w restrykcjach monetarnych, które zmusiły całe rzesze południowych Amerykan, przebywających zazwyczaj w Europie, cofnąć się na stałe do swych krajów.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

JAKIE TOWARY OPŁACAJĄ NIŻSZE CŁO, PRZY PRZYWOZIE PRZEZ PORTY POLSKIEGO OBSZARU CELNEGO.

Na podstawie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 23. VIII. 1932 r. o ustanowieniu taryfy celnej przywozowej (Dz. Ust. Nr. 85 poz. 732), oraz rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 28. X. 1933 r. o zmianie taryfy celnej przywozowej (Dz. Ust. Nr. 85 poz. 657), tudzież rozporządzenia z dnia 13. XII. 1933 r. (Dz. Ust. Nr. 99 poz. 763) i z dnia 11. X. 1933 r. (Dz. Ust. Nr. 78 poz. 556) o ulgach celnych, następujące towary, przy przywozie ich przez porty polskiego obszaru celnego, opłacają niższe cło, względnie korzystają z ulgi celnej:

Poz. taryfy celnej	NAZWA TOWARU	Cło od 100 kg w złotych: przy przywozie drogą lądową I	II	przy przywozie przez porty polskiego obszaru celnego I	II	Przy przywozie przez porty polskiego obszaru celnego za pozwoleniem Min. Skarbu cło ulgowe w proc. cła nominalnego zawart. w kolumnie II T. C. od cła dla drogi lądowej
53	Jabłka świeże	380	300	200	200	21.5
54	Gruszki świeże	380	300	200	200	—
60	Banany świeże	380	300	200	200	—
	Banany niedojrzałe w postaci zielonych gron dla krajowych dojrzewalni	380	300	200	200	17
	Pomarańcze i mandarynki świeże	380	300	200	200	—
	Pomarańcze gorzkie t. zw. „Grape fruits"	380	300	200	200	17
	Cytryny świeże	63	50	35	35	30
61	Daktyle, również suszone, w opakowaniu powyżej 4 kg	190	150	—	—	66⅔
62	Rodzynki, oprócz osobno wymienionych	250	200	—	—	20
63	Figi suszone w wiankach	100	80	—	—	30
	Figi suszone inne w opakowaniu powyżej 5 kg	150	120	—	—	30
72	Migdały w łupinach	500	400	—	—	50
	Migdały bez łupin	310	250	—	—	50
76	Kawa i łupinki kawowe surowe	370	320	270	270	28
78	Herbata wszelka, z wyjątkiem cegiełkowej, w opakowaniu powyżej 2 kg	970	775	600	600	60

Poz. taryfy celnej	NAZWA TOWARU	Cło od 100 kg w złotych				Przy przywozie przez porty polskiego obszaru celnego za pozwoleniem Min. Skarbu cło ulgowe w proc. cła nominalnego zawart. w kolumnie II T. C. od cła dla drogi lądowej
		przy przywozie drogą lądową		przy przywozie przez porty polskiego obszaru celnego		
		I	II	I	II	
80	Kakao w ziarnkach lub łamane i łupinki kakaowe, surowe, suszone, prażone lub palone	90	70	60	60	36
82	Szafran	12.500	10.000	—	—	30
	Wanilja w strączkach, również mielona, chociażby z cukrem	5.000	4.000	—	—	25
	Kardamon	1.880	1.500	—	—	66⅔
	Pieprz czarny, pieprz biały, ziele angielskie, cynamon:					
	a) niemielone	660	530	—	—	33
	b) mielone, krajane	720	580	—	—	40
	Goździki, kwiat goździkowy, badian, imbir, kwiat muszkatowy, gałka muszkatowa, pieprz turecki w suchych strączkach oraz inne korzenie niewymienione:					
	a) niemielone	725	580	—	—	32
	b) mielone, krajane	775	630	—	—	40
104	Lufa, trawa morska, morszczyny i inne osobno niewymienione materjały roślinne nieobrobione	3,80	3	bez cła	bez cła	—
116	Śledzie i szproty	6.30	5	2	2	—
117	Śledzie solone przywożone:					
	a) w beczkach od ¼ beczki	38	30	24	24	—
	b) w półbeczkach od ½ beczki . . .	19	15	12	12	—
	Śledzie w innem opakowaniu oraz szproty, sardele solone we wszelkiem opakowaniu brutto	24	19	15	15	—
211	Oleje roślinne stałe przy 15° C, oprócz osobno wymienionych o zawartości wolnych kwasów tłuszczowych 2½% i wyżej	62	50	—	—	50
216	Tran i tłuszcz z ryb, fok, wielorybów i innych zwierząt morskich, o zawartości wolnych kwasów tłuszczowych 2½% i wyżej oraz ich kwasy . . .	7,50	6	1.50	1.50	—
295	Siarka, również rafinowana, kwiat siarczany	6,30	5	bez cła	bez cła	—
424	Ekstrakt quebrachowy suchy nierozpuszczający się w zimnej wodzie . . .	25	20	8	8	—
477	Żużle Thomasa, Martina i inne tym podobne	3,80	3	bez cła	bez cła	—
589	Wełna surowa nieprana	7,50	6	bez cła	bez cła	—
	Wełna prana	19	15	bez cła	bez cła	—
606	Bawełna oraz odpadki i wyczeski bawełniane, oprócz osobno wymienionych, surowe	45	45	—	—	2,22 (1 zł)
624	Juta, wyczeski jutowe	12.50	10	5	5	—
720	Kauczuk surowy, myty:					
	a) w formie brył, bryłek, sznurów .	31	25	bez cła	bez cła	—
	b) w płytach, płytkach, arkuszach . .	31	25	5	5	—
750	Drewno, oprócz osobno wymienionego, nieobrobione, ciosane, tarte, oprócz osobno wymienionych wyrobów . .	7,50	6	3.20	3,20	—
779	Kora z drzewa korkowego, chociażby mechanicznie oczyszczona, wyprostowana, również wyługowana	12,50	10	bez cła	bez cła	—

Ponadto ryż niewyłuszczony oraz wyłuszczony w błonce, na który cło normalne wynosi 38 zł (I kol.) i 30 zł (II kol.) od 100 kg., sprowadzany do wyrobu ryżu polerowanego przez porty polskiego obszaru celnego za pozwoleniem Ministra Skarbu, opłaca cło w wysokości 6 zł od 100 kg bez względu na kraj pochodzenia. Następnie, ryby świeże, wymienione w pozycjach 115 i 116 taryfy celnej, przywożone z połowu na rybackich statkach, łodziach, kutrach, przypisanych do polskiego obszaru celnego, wolne są od opłaty cła przywozowego. Również wolne są od cła, przy przywozie do portów polskiego obszaru celnego, ryby solone, objęte poz. 117 i 118 taryfy celnej, które zostały zasolone na statkach, przypisanych do polskiego obszaru celnego i pochodzące z połowu na tychże statkach.

W myśl § 3 pkt. 3 rozporządzenia z dnia 10. X. 1933 r. w sprawie częściowej zmiany art. 15 rozporządzenia z dnia 11. VI. 1920 r. o taryfie celnej (Dz. Ust. Nr. 79 poz. 566), towary wolne lub też zwalniane od cła, przywożone drogą morską przez porty polskiego obszaru celnego, wolne są również od opłat manipulacyjnych. Towary te, w myśl § 5 tegoż rozporządzenia, nie podlegają także akcydencji, która wynosi, przy towarach podlegających cłu — 5% od sumy przypadającego cła, a przy towarach wolnych od cła — 0.5% wartości towaru.

Należy przytem wyjaśnić, iż jabłka świeże korzystać mogą z wspomnianej ulgi, na podstawie rozporządzenia z dnia 13. XII. 1933 roku (Dz. Ust. Nr. 99 poz. 763) tylko do dnia 15. IV. 1934 r., w którym to dniu wymienione rozporządzenie traci swoją ważność.

Pozatem rozporządzenie z dnia 25. X. 1933 r. (Dz. Ust. Nr. 88 poz. 683). które obowiązuje aż do odwołania, przewiduje analogiczną ulgę celną na jabłka świeże przywożone w czasie od 1. XI. do 15. XII.

Korzystanie z cła ulgowego, podanego w ostatniej rubryce powyższego zestawienia, uzależnione jest od wykazania się odpowiednim wywozem kompensacyjnym.

Zachodzą również wypadki, że zastosowanie innych ulg celnych, np. na maszyny i aparaty niewyrabiane w kraju, uzależnia się nieraz od przywozu przez porty polskiego obszaru celnego.

Jak wiadomo t. zw. cła morskie mają głównie na celu poparcie rozwoju naszych portów. Do niedawna jeszcze wymienione towary, importowane do Polski, przeładowywano w znacznej większości w obcych portach, aby stamtąd już drogą lądową przewieźć je do granic Polski. Temu stanowi rzeczy sprzyjały niskie taryfy kolejowe, stosowane przez naszych sąsiadów specjalnie do tranzytowego przewozu towarów do Polski, co odstręczało krajowych importerów od korzystania z drogi morskiej. Dopiero zapoczątkowana polityka ceł morskich zmieniła częściowo, w sensie dla nas korzystnym, kierunki naszego importu. Cła morskie spełniają więc z powodzeniem swoje zadanie, o czem świadczyć mogą cyfry przywozu przez porty polskiego obszaru celnego.

Wydaje się, iż może to stanowić uzasadnioną zachętę do dalszej rozbudowy tych ceł, co wpływałoby niewątpliwie dodatnio na stały rozwój naszych portów.

OPŁATA ZA MANIPULACJE CELNE NA OWOCE NABYWANE NA AUKCJACH OWOCOWYCH.

Rozporządzeniem Ministra Skarbu, Przemysłu i Handlu, oraz Rolnictwa i Reform Rolnych z dnia 8 marca br., opublikowanem w Dziennniku Ustaw R. P. Nr. 23 z dnia 20 bm. zmieniono postanowienie § 2, art. 15 o wysokości opłat manipulacyjnych celnych, a mianowicie do paragrafu tego dodano uwagę:

Ustala się opłatę manipulacyjną w wysokości 5 proc. od sumy cła dla towarów. objętych poz. 53 i poz. 60 p. 3 taryfy celnej przywozowej — przywożonych drogą morską przez porty polskiego obszaru celnego, o ile towary te nabyto na istniejących w tych portach targach aukcjach, zorganizowanych na zasadzie obowiązujących przepisów, dotyczących wystaw i targów gospodarczych.

W myśl powyższej uwagi przy odprawie celnej jabłek świeżych (poz. 53 tar. celnej), oraz pomarańcz i mandarynek (poz. 60 p. 3 tar. celnej), zakupionych na aukcjach publicznych w Gdyni opłata manipulacyjna celna wynosić będzie 5 proc. od przypadającego cła, przy cytrynach zaś (poz. 60 p. 4) 2 proc.

NOWE KONTYNGENTY PRZYWOZOWE W HOLANDJI.

Nowe kontyngenty wprowadzono na:

Czapki sportowe i berety. Okres skontyngentowania 1. II. 34 — 1. II. 35. Lata bazowe — 1931, 1932. Ustawowo przysługuje kontyngent w wysokości 45% przeciętnego importu z lat bazowych. Berety damskie, zgodnie z wyjaśnieniami, pozyskanemi od władz holenderskich, nie są objęte powyższą ustawą kontyngentową. Wobec tego kontyngent ten nie będzie miał wpływu na kształtowanie się naszego eksportu.

Ponadto należy wyjaśnić, iż następujące artykuły nie są objęte powyższą ustawą kontyngentową:

Laufry, całkowicie albo w części wykonane z filet-tiulu: ścierki do czyszczenia, impregnowane chemicznie; ścierki dla celów technicznych wykonane z grubej przędzy, kapy wykonane całkowicie albo w części z filet lub tiulu: kapy szydełkowane; ubiory, wykonane całkowicie albo w części z filet, tiulu: szydełkowane, tiulowe, filetowe serwetki. (P. I. E.)

PODWYŻKA STAWEK CELNYCH NA WIKLINĘ W NIEMCZECH.

Z dniem 13 marca rb. wchodzi w życie rozporządzenie o nowych podwyżkach niemieckich stawek celnych. Z pozycyj eksport polski obchodzących, należy wymienić wiklinę na kosze, co do której obowiązywać będzie w przyszłości stawka w wysokości RM 10,— za towar nieokorowany, względnie RM 15,— za towar okorowany.

Wiklina była dawniej poważną pozycją naszego eksportu do Niemiec, osiągając np. w r. 1928 — 84.000 q. t. j. 78% łącznego importu wikliny do Niemiec. W następnych latach rozmiary eksportu wikliny do Niemiec znacznie się zmniejszyły tak, że w roku 1933 łączny przywóz z poz. 84 i 85 wynosił 13.000 q. W roku tym wartość przywozu z Polski z wymienionych pozycyj osiągnęła ca 125.000 RM. W zakresie wikliny nie obowiązują żadne stawki konwencyjne. (P. I. E.)

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7 DO 17 MARCA 1934.

BELGJA. Ogłoszone zostały wprowadzone z dn. 15 lutego 1934 r. zmiany stawek celnych. Zmianą objęto 46 pozycyj taryfy celnej belgijskiej, przyczem gros towarów objęte zostało podwyżką cła, m. in.: tłuszcze roślinne, konserwy z jarzyn i owoców, produkty chemiczne, lakiery i farby, papier i tektura, akumulatory, części do rowerów, latarnie i lampy do wozów ciężarowych itp.

BUŁGARJA. Bułgarski Bank Narodowy wydał zarządzenie, w myśl którego nie będą dopuszczone do przywozu te przesyłki towarów zagranicznych, które importowane są na podstawie pozwoleń, o ile wartość przesyłki jest niezgodna i większa od wartości podanej w pozwoleniu. W takim wypadku importer musi starać się o nowe, dodatkowe pozwolenie importu.

Ostatnie zarządzenia o nowych możliwościach kompensacyjnych nie przyniosły specjalnej poprawy w zakresie wymiany towarowej z Bułgarją, ponieważ istnieje przepis, że przedewszystkiem musi być dokonany eksport towarów bułgarskich, a dopiero na podstawie dokumentu, stwierdzającego wysyłkę, nastąpić może przywóz wyznaczonych towarów zagranicznych.

CHINY. Ustanowione zostały nowe cła dla płynnych produktów palnych, a mianowicie: olej fuzlowy — 2,90 jednostek złotych od 1 tony, olej surowy — 26,30 jedn. zł od 1 tony, nafta lekka (Kerosen) w skrzynkach — 1,43 jedn. zł, w opakowaniach większych (hurtowych) — 0,35 jedn. zł od 10 litrów.

CZECHOSŁOWACJA. Rozporządzeniem z dnia 11 marca 1934 r. wprowadzono reglamentację importu alkoholu butylowego (uwaga 1 i 2 do par. 519 tar. celnej czechosłowackiej). Ustanowione zostały od dn. 10 marca 1934 r. nowe cła na masło — 630 kc., surowy tłuszcz wieprzowy i gęsi — 150 kc. i topiony smalec gęsi i wieprzowy — 300 kc. od 100 kg.

ESTONJA. W dzienniku urzędowym z dn. 26. II. 1934 opublikowano ustawę o obrocie zagranicznemi środkami płatniczemi, która ustala parytet korony estońskiej w wysokości 1 Ł — 19,20 kor. est. Ustawa uzyskała moc obowiązującą wstecz od 28 czerwca 1933.

FRANCJA. Rozporządzeniem z dnia 6 marca 1934 r. wprowadzone zostały zmiany celne na części rur izolacyjnych do elektryczności, żelaznych lanych, stalowych lub z pooliwionej blachy i w obecnej chwili cło wynosi w taryfie generalnej 10 fr., w minimalnej 2 50 fr. od 1 kg brutto. Przyjęty został przez parlament projekt obniżki opłaty importowej na półprodukty i gotowe wyroby.

Na mocy dekretu z dnia 6 marca 1934 r. obowiązuje przymus znakowania krajem pochodzenia następujących towarów: tkanin elastycznych, guzików, krawatów, rękawiczek skórzanych, zabawek, lalek, masek itp., walizek, kufrów, wyrobów kaletniczych i siodlarskich, lodowni, kompresorów i specjalnych mebli.

HISZPANJA. Rząd hiszpański obostrzył przepisy odnośnie znakowania przeznaczonego do sprzedaży masła i margaryny. Na mocy tych przepisów prawdziwe masło krowie musi na opakowaniu posiadać wyraźny znak „masło krowie", przyczem wszelkie inne musi posiadać napis w zależności od tego, z jakiego mleka zostało zrobione, a więc: masło owcze, kozie itp.

Rozporządzeniem z dnia 2 lutego 1934 wprowadzone zostało kontyngentowanie importu kukurydzy; artykuł ten dotychczas był objęty reglamentacją importu. Kontyngenty mają być zastosowane z chwilą, kiedy zajdzie potrzeba sprowadzenia kukurydzy z zagranicy.

HOLANDJA. Dekretem z dnia 5 marca 1934 r. ustanowione zostało, że kontyngentowaniu importu podlegają również tkaniny bawełniane, sprowadzane dla przemysłu uszlachetniającego.

INDJE HOLENDERSKIE. Rząd Indyj Holenderskich zakazał wwozu do Indyj bobów sojowych. Zakaz ten skierowany jest przeciwko importowi bobów pochodzenia mandżurskiego i ma na celu podniesienie ceny tego artykułu na rynku wewnętrznym.

ŁOTWA. Komisja Walutowa wypowiedziała się za ograniczeniem przywozu w celu zapobieżenia zmniejszeniu się zapasu dewiz. Towary, które nie są niezbędne, mają być niedopuszczone do importu. Obrót z krajami, z któremi Łotwa ma pasywny bilans handlowy, ma być sprowadzony do systemu tranzakcyj kompensacyjnych.

MEKSYK. Dekretem z dnia 2 lutego rb. podwyższono 5-krotnie stawkę celną na karbid z 3 na 15 centów za 1 kg.

NORWEGJA. Rozporządzeniem z dnia 7 marca 1934 wprowadzona została zwyżka cła na gumelastykę i kauczuk, w tem również śniegowce i obuwie, w połączeniu z gumą (poz. 266) z 0,80 na 1,20 kor. od 1 kg. i żelatynę (poz. 396) z 0,12 na 0,20 od 1 kg.

Jednocześnie wprowadzone zostało rozporządzeniem z dnia 12 marca 1934 kontyngentowanie importu kaloszy, śniegowców i fajansu.

JUGOSŁAWJA. Dekretem z dnia 18 lutego 1934 r. podwyższony został podatek konsumcyjny od oleju gazowego i smarów.

RUMUNJA. Bank Narodowy ogłosił zarządzenie, w myśl którego wnioski o przydział dewiz mają być przez firmy handlowe i przemysłowe kierowane do Banku za pośrednictwem banków, upoważnionych przez Bank Narodowy do przeprowadzania operacyj finansowych dewizami.

STANY ZJEDNOCZONE A. P. Wydane w dniu 15 stycznia 1934 r. zarządzenia pozostawiają zasadniczo przepisy o gospodarce dewizowej na dotychczasowych podstawach z tem jednak zastrzeżeniem, że uprzednio obowiązujące przepisy stosowane wobec banków, które otrzymały licencje, mają być stosowane w stosunku do wszystkich osób, uprawiających tranzakcje dewizowe.

URUGWAJ. Eksporterzy urugwajscy mają prawo, na podstawie nowych zarządzeń dewizowych, do swobodnego dysponowania dewizami z wywozu produktów urugwajskich w przeciągu całego roku 1934 w następujących granicach: 50% siemię lniane, nawozy pochodzenia zwierzęcego, indyki; 80% — produkty rolne, artykuły fabryczne; 100% — wina, likiery, wódki, ocet, marmur, granit, ołów; agaty; kwarzec, wapień, azbest, rośliny lecznicze. Do 30 czerwca 1934 r.: 20% skóry solone; 50% — skóry suszone, skóry owcze; 100% — sierść i szczecina.

Co do innych produktów, jak np.: wełna, mięso, łoje itp., nowe zarządzenie nie ustala żadnych zasad, wobec czego obowiązują dawne przepisy.

WĘGRY. Rozporządzenie rządowe (L. 450/1934 M. E) wprowadza zakaz przywozu na poz. 296a. nawozy potasowe naturalne i skoncentrowane, chlorek potasu, siarczan potasu.

W. BRYTANJA. Z dniem 8 marca weszła w życie zmiana cła na gazety w wypadku, kiedy się importuje powyżej 13 egzemplarzy w paczce — 1 s. od 1 lb. (dot. 20% ad val.), katalogi, cenniki itp. (za wyjątkiem małych przesyłek pocztowych) 20% ad val. (dot. bez cła.)

MOZLIWOŚCI HANDLOWE i EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Dobrze wprowadzona firma belgijska poszukuje poważnej firmy polskiej, któraby oddała przedstawicielstwo. E/6635/3E/Ch.

Solidny kupiec palestyński nawiąże stosunki z polskiemi firmami eksportowemi. E/3433/4E/Ch.

Dykty klejone zakupi firma portugalska. P/6264/40/Ba.

Firma w Indjach holenderskich pragnie nabywać większe ilości kompletów skrzynkowych do opakowania herbaty, wykonanych z triplexu brzozowego, olchowego lub topolowego. P/5053/41/Ba.

Stosunki handlowe z producentami dykt nawiąże firma niemiecka. P/6258/40/Ba.

Firma francuska nawiąże kontakt z eksporterami drewnianych ram do obrazów. P/6390/40/Ba.

Angielska firma pragnie nabywać dykty. — P/6391/40/Ba.

Importem dykt z Polski interesuje się firma francuska. P/6396/40/Ba.

Firma niemiecka nabędzie większe ilości oliwy do maszyn, wrzecion itp. P/6651/42/Ba.

Firma norweska przesłała Instytutowi zapotrzebowanie na 6.000 wiązek wikliny. P/6050/49/Sz.

Agent niemiecki w Hamburgu interesuje się importem z Polski cementu oraz innych artykułów budowlanych. P/5897/53/Sz.

Firma amerykańska pragnie otrzymać przedstawicielstwo fabryki wódek i likierów. Posiada pozwolenie przywozu. P/6571/32/Sz.

Firma holenderska pragnie otrzymać przedstawicielstwo firmy koszykarskiej. Interesuje się specjalnie koszykami na chleb, na kwiaty itd. P/6709/49/Sz.

Firma francuska interesuje się importem z Polski cukru oraz melasy. P/6715/39/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU BIELI CYNKOWEJ DO INDYJ HOLENDERSKICH.

Biel cynkowa należy do artykułów, których konsumcja jest bardzo poważna. Głównymi dostawcami są: Holandja, która eksportuje biel cynkową marki „Griloo", oraz Belgja, która eksportuje biel marki „Vieux Montagne". Import odbywa się w beczkach po 50 kg, przyczem ceny hurtowe wynoszą przeciętnie 24 flor. hol. za beczkę 50-kg., łącznie z cłem.

Sprzedażą bieli cynkowej zajmuje się szereg firm, a w handlu detalicznym wszystkie większe sklepy. Kwestja znalezienia odbiorców na biel cynkową pochodzenia polskiego, nie nastręcza większych trudności, z tem jednak zastrzeżeniem, że ceny polskie muszą być dostatecznie konkurencyjne. Oferty należy kalkulować c. i. f. Batawja.

Biel cynkowa holenderska i belgijska dochodzi na rynek Indyj Holenderskich w beczkach, obwiązanych wstążkami właściwego koloru, a więc, np. „Rotsiegel" z wstążką czerwonego koloru i pieczęcią takiego koloru, „Grünsiegel" zielonego koloru i t. d. W handlu detalicznym znajduje się najwięcej bieli cynkowej marki „Rotsiegel" ze znakiem chemicznym ZnO 99.60%. W zakresie dostaw rządowych znajduje się dużo bieli cynkowej „Goldsiegel" 99.90%.

WZROST DOSTAW TOWARÓW POLSKICH DO MAROKKA.

Eksport polskich towarów do Marokka wykazuje w 1933 r. dalszy systematyczny wzrost. Zjawia się szereg nowych produktów polskich na rynku marokkańskim, a w szeregu pozycyj zaznaczyła się specjalna zwyżka. Fakt ten jest tembardziej podkreślenia godnym, że ogólne obroty handlowe Marokka z zagranicą w roku ubiegłym zmalały w stosunku do 1932 roku. W 1933 r. importowano bowiem towarów 10.069.957 centnarów wartości 1.332.999.000 franków, a w 1932 roku — 11.243.620 centn. wartości 1.733.116.000 franków.

Jeszcze w 1931 roku obroty towarowe polsko-marokkańskie były tak nikłe, że w statystyce Marokka wymieniano je pod rubryką: „Inne kraje". W 1932 r. nastąpiła poprawa sytuacji, rok zaś 1933 można nazwać rokiem usystematyzowanej wymiany towarowej między Polską a Marokkiem.

Eksport towarów polskich do Marokka za ostatnie dwa lata według marokkańskich danych statystycznych wyniósł w roku 1932 1952,0 ton wartości 2.420 tys. franków, (w roku zaś 1933 — 3144 ton wartości 3850,1 tys. franków. najpoważniejszemi pozycjami były:

	w 1933 r. ton	w 1933 r. tys. fr.	w 1932 r. ton	w 1932 r. tys. fr.
Drzewo	1.865,2	710,3	726,3	347,0
Dykty	460,1	619,0	258,0	422,0
Meble gięte i ich części	5,4	24,5	2,0	14,0
Inne wyroby drzewne	52,9	30,2	—	—
Ttkaniny wełniane	8,9	166,2	0.3	4,2
Tkaniny bawełniane	1,4	26,3	0,2	3,5
Galanterja	34,1	442,9	—	—
Odzież męska bawełniana	50,3	707,5	—	—
Odzież męska wełniana	10,4	268,3	10,0	220,0
Parafina	75,8	76,3	30,0	52,9
Świece parafinowe	199,7	451.9	308,0	951,0
Cement	126,5	12,7	300,0	43,2
Nafta	12,2	12,2	—	—
Olej	—	—	18,1	31,8
Rośliny strączkowe	180,2	164,5	—	—
Cukier	—	—	61,9	61,0
Nasiona	25,0	17,5	—	—
Mąka i kasza	1,1	2,7	199,6	172,5

Eksport tkanin i galanterji do Marokka, równający się w 1932 r. prawie zeru, wykazuje szybkie tendencje zwyżkowe. Szereg możliwości w tej dziedzinie nie zostało jeszcze wyzyskanych, lecz należy się spodziewać dalszego poważnego wzrostu, gdyż eksporterzy polscy interesują się żywo tym rynkiem. Możliwości eksportu odzieży były prawie całkowicie wyzyskane. Dane statystyczne wykazują, że w branży tekstylnej zrobiono wiele, lecz istnieje jeszcze szereg możliwości niewyzyskanych.

Eksport drzewa i wyrobów drzewnych wykazuje tendencje zwyżkowe, lecz pewne działy, jak naprzykład eksport słupów telegraficznych, winny być staranniej przez firmy polskie opracowane. Za małą aktywnością w stosunku do Marokka oznacza się eksport mebli giętych.

Dzięki celowej pracy eksporterów polskich, którzy zrozumieli konieczność pozbycia się zbędnego i kosztownego (nieraz działającego umyślnie na szkodę) pośrednictwa obcego, zjawia się poważna rubryka ekspor-

tu roślin strączkowych do Marokka. Należy podkreślić, że podobne wyniki w tej branży wykazują statystyki Marsylji, Algerji i Tunisu. Nie należy jednakże uważać, że w branży tej możliwości są specjalnie duże, gdyż Marokko jest krajem przedewszystkiem rolniczym.

W związku z rozwojem eksportu polskiego do Marokka coraz ważniejszą, a nawet palącą, staje się kwestja usprawnienia połączeń okrętowych między portami polskiemi, a portami marokkańskiemi. W związku z tem należy zwrócić uwagę, że także zwiększa się import z Marokka do Polski, a więc wzrasta ilość ładunku powrotnego do statków na tej linji.

Importowano z Marokka do Polski:

	Import Polski z Marokka 1933 r. ton	1933 r. tys. fr.	1932 r. ton	1932 r. tys. fr.
Fosfaty	5.283	600	—	—
Włókna roślinne	1.828	979	1.299	746
Konserwy rybne	3	17	6	39
Kora korkowa	10	3	—	—
Razem	7.124	1.599	1.305	785

Konsulat R. P. w Marsylji.

SPRAWY TARYFOWE

OPŁATY PORTOWE W HAMBURGU I W GDYNI.

Nowe stawki opłat portów w Hamburgu, które weszły w życie, jak pisaliśmy już w poprzednim numerze naszego Biuletynu, wzbudziły wielkie zainteresowanie, a po części i obawy, czy ich wprowadzenie nie wpłynie na podniesienie konkurencyjności portu w Hamburgu w stosunku do Gdyni.

Jak z poniżej przytoczonej analizy zobaczymy, obawy te, jeśli chodzi o opłaty portowe, nie znajdują potwierdzenia, z zestawienia bowiem wynika, iż Gdynia pod tym względem jest o wiele tańsza od Hamburga. Zresztą, jak już zaznaczyliśmy w poprzednim artykule, chodziło w Hamburgu przedewszystkiem o uproszczenie systemu opłat, co też w znacznym stopniu osiągnięto.

Dane porównawcze, służące za podstawę naszych wywodów, oparte są na stawkach nowych opłat portowych w Hamburgu, obowiązujących z dn. 15. bm. oraz stawkach opłat portowych w Gdyni, ustalonych rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 21 stycznia 1932 roku.

Brzegowe (Kaigeld) w Hamburgu składa się z opłaty od wagi towaru i opłaty od pojemności statku. — Opłata od wagi wynosi za każde 100 kg towarów przeładowanych statków w komunikacji z portami europejskiemi, Maderą, Wyspami Kanaryjskiemi, portami morza Śródziemnego, Czarnego i Azorskiego, z wyłączeniem Azorów, — na wejściu i wyjściu 7 fenigów; dla statków w komunikacji z innemi portami: na wejściu 12 fenigów, na wyjściu 15 fen. — Opłata od pojemności wynosi za 1 metr³ i każde rozpoczęte 24 godziny postoju dla statków o pojemności netto do 1000 m³ — 2 fen; 1001 do 3000 m³ — 3 fen; 3001 do 6000 m³ — 4 fen; itd. W Gdyni opłaty te odpowiadają opłacie od ładunku i opłacie przystaniowej. — Jak wiadomo, opłaty od ładunku w Gdyni różnią się zależnie od rodzaju towaru i wynoszą od 25 gr do 100 gr za 100 kg. Opłata przystaniowa wynosi 8 gr za każdy metr długości przystani zajętej przez statek i za każdą rozpoczętą dobę. Jeżeli weźmiemy najniższą opłatę od wagi towaru fen. 7 za 100 kg w Hamburgu i najwyższą opłatę od ładunku w Gdyni, to z zestawienia tych opłat wynika, że za 1000 kg towaru płaci się w Hamburgu najmniej RM 0.70 czyli zł 1.47 (po kursie 1 RM = zł 2.10).

Stosunek pobieranych w Hamburgu opłat od pojemności netto do gdyńskiej opłaty przystaniowej wykazuje poniższe zestawienie. Za podstawę do obliczeń przyjęto następujące dane:

I statek: pojemność netto 843 m³, długość 63 m
II statek: pojemność netto 1.043 m³, długość 64 m
III statek: pojemność netto 5.433 m³, długość 100 m
IV statek: pojemność netto 8.248 m³, długość 126 m
V statek: pojemność netto 12.037 m³, długość 136 m

Stosunek opłat:

I à 2 fen. = RM 16.90 = zł 35.49 —
w Gdyni à 8 gr = 5,20
II à 3 fen. = RM 31.29 = zł 65.71
w Gdyni à 8 gr = 5,12
III à 4 fen. = RM 217.40 = zł 456.54 —
w Gdyni à 8 gr = 8,—
IV à 5 fen. = RM 412.40 = zł 866,04
w Gdyni à 8 gr = 10,08
V à 6 fen. = RM 723.42 = zł 1.519.18 —
w Gdyni à 8 gr = 10,88.

To porównanie mówi samo za siebie. — W Hamburgu zatem musi kapitan statku starać się o szybki przeładunek i opuszczenie portu, w przeciwnym bowiem razie koszty wzrastają kolosalnie. Trzeba też mieć na uwadze, że jest to tylko jedna pozycja rachunku za pobyt statku w Hamburgu, do której dochodzą jeszcze opłata za pilotaż, za wejście i wyjście, za światła i boje itp. Tej ostatniej opłaty w Gdyni nie pobiera się. Inne opłaty są w Gdyni również niższe, niż w Hamburgu. Np. za statek o pojemności poniżej 1000 ton pojemności netto pilotaż w Hamburgu wynosi minimum 45,— RM, a w Gdyni zł 30,—, przyczem w Gdyni obniża się tę

opłatę o 50%, o ile jest to statek w komunikacji regularnej.

W dziedzinie **składowania** towarów, jest Gdynia również tańsza od Hamburga. — W Hamburgu wszelkie towary są zwolnione od opłat za składowanie przez 3 dni po dniu złożenia do magazynu przed załadowaniem na statek, albo po wyładowaniu. Po upływie tego terminu liczy się za każdy dzień i 100 kg towarów — z wyjątkiem zbóż, nasion oleistych, mąki, nasion strączkowych, nawozów sztucznych i pasz — po 2 fenigi. Za ustawowe dni świąteczne nie liczy się składowego. W Gdyni liczy się składowe nie od wagi towaru, a od zajętej powierzchni magazynu.

Różnice kosztów składowania w Hamburgu i Gdyni uwidocznią nam niżej podane tabele. Pierwsza z nich odnosi się do towarów masowych, druga do drobnicy. W stawkach hamburskich uwzględniono 3 dni wolnego składowego oraz dni świąteczne. W stawkach gdyńskich wzięto pod uwagę opłaty za składowanie towarów masowych i drobnicowych w magazynach I strefy. Należy tu podkreślić, że tabela opłat za składowe w Gdyni wynosi za pierwsze 5 dni po 4 gr. za m^2, a za następne 8 dni po 8 gr. za m^2.

I. Składowanie towarów masowych.

Przyjmuje się, że na
1 m^2 składa się 1 tonę towaru.
2 m^2 składa się 2 tony towaru.
3 m^2 składa się 3 tony towaru.
4 m^2 składa się 5 ton towaru.

Dla stawek hamburskich stosowano opłatę RM 0.01 za 100 kg i dzień, pobierane np. za nawozy sztuczne. — Opłaty w tabeli wyrażone są w groszach, w liczniku dla Gdyni, w mianowniku dla Hamburga, przyczem przyjęto, że 1 RM = 2,— zł.

kg	10 dni	20 dni	30 dni	40 dni
1000	40/180	90/300	150/460	230/640
2000	80/360	180/600	300/920	460/1280
3000	120/540	270/900	450/1380	690/1920
5000	160/900	360/1500	600/2300	920/3200

II. Składowanie towarów drobnicowych.

Do obliczenia stawki hamburskiej (w mianowniku) stosowano opłatę RM 0.02 za 100 kg i dzień.

kg	5 dni	10 dni	15 dni	20 dni	30 dni
100	20/8	60/24	116/40	196/56	356/92
200	20/16	60/48	116/80	196/112	356/184
500	20/40	60/120	116/200	196/280	356/460
1000	20/80	60/240	116/400	196/560	356/920

Z tej tabeli wynika, że w Hamburgu opłata za składowanie jest tylko przy 100 i 200 kg — bez względu na czas składowania — niższa niż w Gdyni.

Zestawienie porównawcze **kosztów przeładunku** w Hamburgu i Gdyni przedstawia pewne trudności przedewszystkiem dlatego, że w Hamburgu obowiązuje taryfa Zarządu Nabrzeży, który wykonuje prace przeładunkowe, w Gdyni natomiast Urząd Morski nie zajmuje się przeładunkiem, a opłaty za przeładunek pobierane przez ekspedytorów w Gdyni, wykazują wielką rozbieżność.

Z przytoczonych zestawień opłat portowych wynika więc, że port gdyński jest znacznie tańszy w porównaniu z Hamburgiem.

Przewaga, a jednocześnie atrakcyjność portu hamburskiego polega na większej bez porównania liczbie połączeń okrętowych z całym światem, na większej częstotliwości odjazdów i przyjazdów statków w komunikacji z poszczególnemi portami, — wreszcie na świetnie zorganizowanym ruchu wagonów zbiorowych, ułatwiającym w nader skuteczny sposób transport cennych przesyłek drobnicowych.

E. Wojciechowski.

SPRAWY TURYSTYCZNE

KURS WAKACYJNY W KOPENHADZE.

Jak w latach ubiegłych, tak i w roku bieżącym urządza się w Kopenhadze kurs wakacyjny języka i kultury duńskiej i to w czasie od dnia 1 do 30 sierpnia rb. Kurs ten, służy nietylko celom oświatowym, lecz w równej mierze i turystycznym przez urządzanie wycieczek pod kierownictwem rutynowanych przewodników.

Bliższych informacyj o tym kursie udzielić może referat turystyczny naszej Izby.

WYDAWNICTWA

Państwowy Instytut Eksportowy wydał ostatnio pracę Dr. Inż. D. J. Tilgnera p. t. Racjonalne opakowanie towarów. Praca ta, zawierająca około 200 stron druku, daje szczegółowe wskazówki co do sposobów opakowania rozmaitych towarów. Wskazówki te mają szczególnie doniosłe znaczenie dla eksporterów polskich, bowiem w wielu wypadkach opakowanie towarów odgrywa znaczenie decydujące na wprowadzenie ich na rynki zagraniczne, nie mówiąc już o roli należytego opakowania dla samego transportu. Cena wydawnictwa wynosi zł 6,50 z przesyłką. Opłatę można uiszczać na konto P. K. O. Informatora Eksportowego Nr. 6383.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

NUMER 8 — 25. III. 1934

NIEZNANY PRZEMYSŁ W GDYNI.

Nieznanym, bo nieistniejącym dotąd przemysłem w Gdyni, jest przemysł smażenia ryb morskich. Kolebką tego przemysłu jest Anglja, gdzie smażarnie, czyli restauracje rybne pokrywają gęstą siecią miasta i wsie, przyczyniając się do masowego spożycia ryb morskich. Przemysł smażenia ryb jest odbiorcą głównym świeżych ryb morskich i zużytkowuje przytem odpowiednie ilości tłuszczów wraz z ziemniakami, dając zatrudnienie przemysłowi wytwarzającemu kuchnie (opalane węglem, gazem czy elektrycznością.) Kapitały zaangażowane w tym przemyśle są bardzo poważne i dają zatrudnienie tysiącom osób.

Niemcy starając się zwiększyć spożycie ryb morskich skierowali w ostatnich latach specjalne wysiłki celem rozbudowania przemysłu smażarniczego.

Smażarnia ryb morskich jest to restauracja, w której podaje się smażone ryby morskie wraz ze smażonemi ziemniakami. Dania takie mogą być również zabierane w torebkach do domu, czy też rozwożone do miejsc odległych od restauracji. Główną zaletą takiego pożywienia to jego taniość i wartość odżywcza.

Jeżeli chodzi o Gdynię to obecny okres specjalnie nadaje się do założenia takiej smażarni ryb morskich, ze względu na masowe połowy tanich dorszy i flądier. Ryby te mogą być dostarczane regularnie i w stanie świeżym z Chłodni Rybnej, czyli podstawowy warunek powodzenie takiej restauracji jest zagwarantowany. Smażarnia stanie się z czasem bardzo poważnym odbiorcą tych ryb morskich, nie znajdujących narazie odbiorców. Smażarnia stanie się najlepszym propagatorem spożycia ryb morskich w okresie letnim, kiedy to odwiedzają Gdynię wielkie ilości osób z głębi kraju.

Znaczenie takiej restauracji ryb smażonych będzie specjalnie duże dla wielkiej rzeszy robotników, dla których tania i pożywna porcja ciepłego obiadu złożonego ze smażonych ryb z ziemniakami będzie nie małą atrakcją po ciężkiej pracy portowej. Do najdalszych zakątków portu, do każdego statku gdzie pracują robotnicy dotrzeć można z tym nieznanym narazie na terenie Gdyni posiłkiem.

Kapitał wymagany na założenie takiej smażarni jest nieznaczny, ryzyko minimalne, odpowiednich fachowców dostać również nietrudno, co w rezultacie zapewni powodzenie tej nieznanej placówce na terenie Gdyni.

Czekać należy jedynie na inicjatywę prywatną, przed którą stoi otworem nowy warsztat pracy, nowe możliwości zarobkowania.

Kto wie czy udana próba na terenie Gdyni nie pociągnie za sobą zakładanie dalszych restauracyj ryb smażonych w większych ośrodkach miejskich w głębi kraju.

Powodzenie tej akcji zapewni naszemu rybołówstwu morskiemu spożycie tych ryb morskich, które narazie nie znane są wewnątrz kraju, udostępniając dary naszego morza najszerszym warstwom ludności.

Bronisław Sotkowski.

K R O N I K A

— OGRANICZENIE POŁOWÓW SZPROTA nastąpiło w tych dniach z powodu braku zapotrzebowania na te ryby. Rybacy w Gdyni łowią teraz od 1.000 kg do 1.500 kg na kuter stosownie do siły motoru. Kutry z Helu otrzymały polecenie łowienia tylko po tysiąc kilogramów na statek. Należy zaznaczyć, że jeden kuter rybacki może złowić w czasie jednego wyjazdu na morze nawet 10.000 kg szprotów, a obecnie łowi dziesięć procent swojej możliwości.

Jeżeli więc dotychczas zawsze było za mało szprotów, to po nastaniu dni cieplejszych wędzarnie na wybrzeżu ograniczyły pracę, nie mając już tak wiele zamówień z kraju.

Polityka zmniejszania połowów szprota ma swoje dobre zalety w tem, że niema nadmiaru szprotów, tylko łowi się tyle, ile wynosi zapotrzebowanie, wskutek czego rybacy zawsze otrzymują dobre ceny. Ostatnio płacono rybakom dziesięć złotych za sto kilo szprotów świeżych.

— DALSZE WYJAZDY RYBAKÓW Z GDYNI I HELU NA BORNHOLM (KOŁO DANJI). Ograniczenie połowów na szproty zmusiło silniejsze kutry z Gdyni do wyjazdów na pełny Bałtyk, do Bornholmu na połów flądier i dorszy. Czas od wyjazdu z Gdyni do powrotu wynosi cztery dni do jednego tygodnia.

Dnia 1 marca kuter Krügera z Gdyni przywiózł około 4.000 kg flądier i dorszy. Trzy dalsze kutry (Ewa, Krüger, Nadolski) wyładowały w dniu 1 marca razem 12.200 kg ryb, z czego 3.500 kg dorszy, a resztę flądier. Kuter z Helu (Piechockiego) przywiózł dnia 17 marca do portu rybackiego około 5.000 kg ryb, z czego 1.500 kg dorszy.

W poniedziałek 19 marca wyjechały na połowy bornholmskie trzy kutry z Gdyni i trzy kutry z Helu.

Cena płacona rybakom spadła obecnie nieco i tak: za duże flądry płacono za jeden kilogram 50 gr (poprzednio 80 gr.), za małe flądry 40 gr. zamiast 60 gr, za szole (gatunek flądier) 20 gr, zamiast 40 gr. za dorsze 30 gr, zamiast 50 gr.

- ŚLEDZIE SOLONE Z POLSKICH POŁOWÓW NA MORZU PÓŁN. przywiózł do portu rybackiego w Gdyni statek Żeglugi Polskiej Chorzów, dnia 14 marca w ilości 708/1 beczek. Są to już ostatnie zapasy śledzi solonych firmy Mewa, podczas gdy firma Mopol wstrzy-

muje się obecnie z przewożeniem swych zapasów śledzi z Holandji do Polski.

— IMPORTOWANE ŚLEDZIE SOLONE wyładował statek Bjorvik w dniu 19 marca do magazynów tranzytowych Hali i Chłodni Rybnej w ilości 1.601/1 i 149/2 beczek. Są to śledzie yarmudzkie przywiezione z Anglji na statku estońskim.

— KUTRY Z DANJI PRZYJEŻDŻAJĄ Z RYBAMI DO GDYNI — ponieważ w swoim kraju nie mogą dogodnie spieniężyć połowów. Przybył już drugi kuter w ostatnich tygodniach. Pierwszy kuter sprzedano zaraz w Gdyni, a niska cena zapłacona przez polskiego rybaka okazała się jednak nie bardzo korzystna, bo kuter jest słabo zbudowany i stary, a motor zużyty wymagać będzie ciągłych remontów. Drugi kuter przybył do portu rybackiego w Gdyni w dniu 15 marca przywożąc 5.300 kg flądér i 200 kg dorszy. Rybak z Danji nie wiedząc zapewne, że żyjemy w okresie ogólnie panującego systemu kontyngentów i zezwoleń przywozu i barjer celnych, przybył do Gdyni nie mając odbiorcy i wszystkich potrzebnych dokumentów. I zapewne rybak duński byłby musiał wyrzucić cały swój połów z powrotem do morza, gdyby nie wysiłki firmy handlowej w Gdyni, która chcąc uratować go od straty, pokonała wszelkie trudności i ocliła cały transport. Zadowolony rybak czeka obecnie na nabywcę na swój kuter, który ofiaruje polskim rybakom za cztery tysiące złotych. Pierwsza próba zrobiona z zakupem kutra duńskiego w ostatnim czasie wykazała, że te tanie kutry z Danji okazują się najdroższe, i dlatego należy być ostrożnym przy takich transakcjach.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Kotka piątek	Helsingfors sobota
Poseidon	27. 3.	31. 3.	4. 4.	—	7. 4.
Śląsk	3. 4.	7. 4.	11. 4.	—	14. 4.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 2. 4. s/s Tiber — z Gdyni 16. IV.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Minos	26. 3.	28. 3.	31. 3.
Irene	3. 4.	9. 4.	3. 4.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 22. 3. — z Gdańska 24. 3.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 28. 3. — z Gdańska 31. 3.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/I to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterranean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni ca 1. 4.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 27. 3. — z Gdańska 29. 3.
s/s Erna — z Gdyni 9./10. 4. — z Gdańska 9./10. 4.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 30. 3. — z Gdańska 29. 3.
s/s Bretagne — z Gdyni 6. 4. — z Gdańska 5. 4.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdyni 26. 3. — z Gdańska 24. 3.
s/s Jaederen — z Gdyni 9. 4. — z Gdańska 7. 4.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich pólnocno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.
Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 29. 3. — z Gdańska 28. 3.
s/s Borgholm — z Gdyni 4. 4. — z Gdańska 4. 4.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 3. 4. — z Gdańska 3. 4.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 29. 3. — z Gdańska 29. 3.
s/s Borgholm — z Gdyni 4. 4. — z Gdańska 4. 4.

Do Królewca (Königsberg) — Libawy (Libau)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Wilhelm Lühring — z Gdyni ca 28. 3. — z Gdańska ca 28. 3.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Minos — z Gdańska 28. 3.
s/s Irene — z Gdańska 9. 4

Do Hamburga (Hamburg)

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Gdyni ca 25. 3.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Borkum	24. 3.	27. 3.	31. 3.
Hinrich	28. 3.	31. 3.	3. 4.
Eberhard	31. 3.	3. 4.	7. 4.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów położonych nad Łabą.
Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterranean Ports and Elbe Ports.

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Hamburg
Tczew	7. 4.	10. 4.	—
Tczew	24. 4.	28. 4.	21. 4.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 27. 3. — z Gdańska 30. 3.
s/s Cieszyn lub substytut — z Gdyni 3. 4. — z Gdańska 6. 4.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę.
Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Antwerpja czwartki i soboty	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Niobe			26. 3.	28. 3.
Pylades			29. 3.	31. 3.
Butt	24. 3.	27. 3.	3. 4.	5. 4.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Tczew	27. 3.	30. 3.	6. 4.
Cieszyn lub substyt.	3. 4.	6. 4.	11. 4.
Tczew	10. 4.	13. 4.	20. 4.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 3. 4. — z Gdańska 5. 4.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Merope — z Gdyni 25./26. 3. — z Gdańska 28. 3.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Warszawa — z Gdańska 27. 3. — z Gdyni 29. 3.
s/s Warszawa — z Gdańska 10. 4. — z Gdyni 12. 4.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 3. 4. — z Gdyni 5. 4.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 28. 3. — z Gdyni 29. 3.
s/s Lublin — z Gdańska 3. 4. — z Gdyni 5. 4.

Do Leith

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Majorca — z Gdyni 23./24. 3.
s/s Minorca — z Gdyni 30./31. 3.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 2. 4.
s/s Tiber — z Gdyni 16. 4.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tula — z Gdyni 16. 4.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Palermo — z Gdyni 28. 3. z Gdańska 27. 3.
s/s Mansuria — z Gdyni i Gdańska 20. 4.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Bodil — z Gdyni 26. 3.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 14./16. 4.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni i Gdańska 14.—16. 4.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Palermo — z Gdyni 28. 3. — z Gdańska 27. 3.
s/s Mansuria — z Gdyni i Gdańska 20. 4.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Hemland — z Gdyni 30. 3. — z Gdańska 31. 3.
s/s Roland — z Gdyni 4. 4. — z Gdańska 6. 4.
m/s Erland — z Gdyni 11. 4. — z Gdańska 12. 4.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanpenn — z Gdyni 2. 4. s/s Sagaporack — z Gdyni 9. 4.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 11. 4.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Pacific — z Gdyni 29. 3.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore VIII — z Gdańska ca 9. 4. — z Gdyni ca 11. 4.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)
Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Dardonus — z Gdyni 31. 3. s/s City of Wellington — z Gdyni 21. 4.

Gdynia — Cape Town — Algoa Bay — Mossel Bay — Durban — East London — Laurenco Marqués

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Kaaparen — z Gdyni 22. 4.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanyork 31. 3.	,	s/s Scanstates 5. 4.
s/s Scanmail 14. 4.		s/s Scanyork 13. 4.
		s/s Scanmail 28. 4.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Pułaski 16. 3.	s/s Pułaski 28. 3.
s/s Pułaski 26. 4.	s/s Pułaski 8. 5.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Pułaski 18. 3.	s/s Pułaski 28. 3.
s/s Pułaski 28. 4.	s/s Pułaski 8. 5.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska“ S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Poseidon	27. 3.	31. 3.	4. 4.	—	7. 4.
s/s Śląsk	3. 4.	7. 4.	11. 4.	—	14. 4.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
s/s Hinrich	28. 3.	31. 3.	3. 4.
s/s Eberhand	31. 3.	3. 4.	7. 4.
s/s Brake	7. 4.	10. 4.	14. 4.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	4. 4.	7. 4.	10. 4.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Śląsk lub susbstytut 31. 3. z Rotterdamu — s/s Chorzów 14. 4.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Antwerp	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Butt	24. 3.	27. 3.	3. 4.	5. 4.
Oscar Friedrich	—	31. 3.	5. 4.	7. 4.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Śląsk lub substytut 28. 3.

z Antwerpji — s/s Tczew 6. 4.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Minos	22. 3.	26. 3.	28. 3.	31. 3.
Irene	30. 3.	3. 4.	5. 4.	9. 4.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Warszawa	22. 3.	25. 3.	27. 3.
s/s Warszawa	5. 4.	8. 4.	10. 4.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	29. 3.	2. 4.	4. 4.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lublin	22. 3.	25. 3.	28. 3.
s/s Lwów	29. 3.	1. 4.	4. 4.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Przyjazd Gdańsk/Gdynia
m/s Topeca	18. 2.	28. 2.	—	—	29. 3.
m/s Vasaholm	20. 2.	2. 3.	10. 3.	—	15. 4.
m/s Toledo		5. 3.	17. 3.	23. 3.	17. 4.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	Przyjazd Gdynia	Gdańsk
par. Heracles	5. 3.	7. 3.	10. 3.	9. 4.	11. 4.
par. Orient	12. 3.	14. 3.	17. 3.	16. 4.	18. 4.
par. Equator	23. 3.	25. 3.	28. 3.	27. 4.	29. 4.

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

m/s	Termin wyjścia Pireus	Istanbul	Izmir	Beurouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia—Gdańsk
s/s Erland	10. 3.						19. 3.	11. 4.
s/s Roland			4. 3.		10. 3.			4. 4.

Morze Śródziemne — Marsylja, Zachod. Włochy, Bari, Sycylja

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Termin wyjścia Marsylja	Genua	Livorno	Neapol	Catania	Messina	Palermo	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia—Gdańsk
par. Gallia	—	9. 3.	10. 3.	—	16. 3.	17. 3.	19./20. 3.	8. 4.
par. Albania	6. 4.	7-10. 4.		12. 4.	17. 4	18. 4.	19./20. 4.	8. 5.

Japonja — Filipiny — Chiny — Półn. Malakka — Gdynia

Polska Agencja Morska (PAM.)

s/s Saperdon — odjazd z Singapore 21. 2. — przyjazd do Gdyni 4. 4.
s/s Deucalion — odjazd z Singapore 7. 8. — przyjazd do Gdyni 19. 4.

Firmy portowe,

upoważnione do załatwiania formalności celnych w porcie gdyńskim

1. American Scantic Line, Gdynia-Port, tel. 1731, 1732.
2. Chłodnia i Składy Portowe, Gdynia-Port, tel. 2917—1579—1578
3. Warsz. Tow. Transportowe — ul. Świętojańska, tel. 2946—1344—2850
4. „Warta“, Tow. Ekspedycyjne, Spółka z ogr. odp. Gdynia-Port, tel. 1931—2760
5. Składy Towarowe „Warrant“ Sp. Akc. Gdynia, ul. Portowa.
6. „Pantarei“, Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe, Sp. Akc., Gdynia-Port, tel. — 2977—1638—1679—1689
7. Schenker i Spółka — Międzynarodowe Transporty, Gdynia, ulica Starowiejska, tel. — tel. 2924. (Centrala Warszawa).
8. C. Hartwig, Gdynia, ul. Portowa, tel. — tel. 2911. (Centrala Poznań).
9. Północne Towarzystwo Transportowe i Ekspedycyjne Sp Akc., Gdynia-Port, tel. 1261. (Centrala Warszawa).
10. Polski Lloyd Sp. Akc. Gdynia, ul. Świętojańska, tel. 1432. (Centrala Warszawa).
11. Juljusz Hermann i Spółka, tel. 1258. (Centrala Warszawa).
12. Ekspedblok Dom Ekspedycyjno-Transportowy, Gdynia, ul. Świętojańska, dom Łończuka, tel. 1262. (Centrala Warszawa).
13. Minkiewicz Tadeusz, Dom Handlowo-Ekspedycyjny, Gdynia.
14. Izaak Sztejn, Dom Handl.-Ekspedycyjny (Centrala w Białymstoku) Gdynia
15. „Przewóz“ Sp. z o. o. Gdynia, ul. Portowa, tel. 13-87, 23-88
16. B. Henner i E. Hermann, Gdynia, ul. 10 Lutego 21, tel. 26-37
17. Józef Wisławski, Gdynia, Św. Jańska 110.

"NORDIA HAWE"

GDYNIA — DZIEDZICE

POLECA SWOJE PIERWSZORZĘDNE KONSERWY
ORAZ CODZIENNE ŚWIEŻO WĘDZONE

PIKLINGI I SZPROTY

„ATLANTIC"

Tow. Transportowe z. o. p.
GDYNIA, ul. Portowa
Telefon nr. 1901, 1826, 1303,

Specjalność:
Transporty towarów masowych jak: złom, cement, węgiel, nawozy sztuczne i t. p.

ADAM TOMASZEWSKI

NOWOCZESNA ORGANIZACJA
URZĄDZEŃ BIUROWYCH

GDYNIA
ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA
(W domu gdzie Izba Przemysłowo - Handlowa)

KONTA BANKOWE: KOMUN. KASA OSZCZĘDNOŚCI GDYNIA — — — — P. K. O. POZNAŃ NR. 212.758

TELEFON NR. 1055

Hurtowy i detaliczny skład papieru, materjałów piśmiennych i artykułów biurowych.

Księgowość przebitkowa

Powiększywszy zakres działania, zaopatrzyłem skład swój w duży wybór towaru.

Dostawy do urzędów i biur po niskich cenach.

Korzystne źródło zakupu dla odsprzedawców.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 5 kwietnia 1934 r. | NR. 9

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska, tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

ZASADY ADMINISTROWANIA PORTAMI HANDLOWEMI.

Ustalenie zasad administrowania portami handlowemi jest zagadnieniem niezmiernie ważnem i skomplikowanem nietylko dlatego, że w każdym poszczególnym kraju a nawet w porcie tego samego kraju brane być powinne pod uwagę warunki lokalne, lecz również i to w znaczniejszej być może mierze, zadania, jakie każdy poszczególny port ma do spełnienia w stosunku do swego bliższego i dalszego zaplecza. Jeśli się zważy oprócz tego, że istnieje na świecie szereg portów, mających kilkuwiekowe doświadczenie w pracy, zdobywane drogą stałego dostosowywania się do zmieniających się warunków skomplikowanego życia gospodarczego w skali światowej, to zrozumiałem się stanie, że zbadanie całokształtu zagadnienia wymagać musi długotrwałych i bardzo skrupulatnych studjów przed nim się ustali wytyczne administrowania portami handlowemi wogóle, a w odniesieniu do Gdyni w szczególności.

Przedstawieniu zagadnienia tego poświęcony był odczyt, wygłoszony ostatnio przez Prezesa Komisji Morskiej Izby p. Dyr. Juljana Rummla.

P. Dyr. Rummel w wywodach swych dał szczegółowy przegląd istniejących systemów administrowania portami handlowemi w szeregu krajów, i uwypuklił rolę, jaką porty handlowe wogóle odgrywają w stosunku do swego zaplecza ze szczególnem podkreśleniem tej zasady, że porty handlowe nie mogą być uważane za instrumenty życia gospodarczego same w sobie, lecz rola ich polega na obsłudze ogólnego życia gospodarczego kraju i tych korzyściach, jakie port dla zaplecza swego przynosi. W tem zespoleniu interesów portu z zapleczem leży całokształt zagadnienia. P. Dyr. Rummel w swym referacie nie sprecyzował konkretnych form administrowania portem w Gdyni, na tle referatu tego jednak wyraźnie dały się zacytować wytyczne, jakie przy rozwiązaniu problemu tego uwzględnić należy.

Zagadnienie formy administracji portu gdyńskiego nie jest zagadnieniem nowem. Już przed dwoma mniejwięcej laty rozpatrywano w Ministerstwie Przemysłu i Handlu i w innych zainteresowanych resortach oraz w Związku Izb Przemysłowo-Handlowych zagadnienie t. zw. autonomji portu gdyńskiego. Jednak przy bliższem wgłębieniu się w to zagadnienie okazało się, że o autonomji w prawdziwem tego słowa znaczeniu właściwie nie mogło być mowy ze względu na to, że właścicielem portu jest Państwo. Trudno więc sobie wyobrazić obdarzenie uprawnieniami, równającemi się autonomji, jednostki nie posiadającej praw własności nad administrowanym przez siebie objekcie. To też rozstrzygnięcie zagadnienia administracji portu pod kątem widzenia autonomji okazało się nierealnem.

Dzisiaj wyłania się inna koncepcja, więcej przystosowana do specyficznych naszych warunków. Jest to koncepcja utworzenia z portu gdyńskiego przedsiębiorstwa państwowego, opartego na zasadach handlowych. Moment ten przedewszystkiem powinien być wzięty pod uwagę ze względu na krzyżujące się w porcie gdyńskim interesy, związane z handlem zagranicznym i walką konkurencyjną nietylko co do taniości usług portowych, lecz również i ich bezwzględnej spra-

wności. Ten właśnie moment jest pierwszą i główną przyczyną, dla której sfery gospodarcze wysuwają konieczność zmiany administracji portowej z administracji urzędowej na administrację, prowadzoną na zasadach kupiecko - handlowych. Konieczność ta ujawnia się w porcie bez porównania silniej, niż w innych przedsiębiorstwach państwowych, braki w działalności których mogą być wyrównane za pomocą korzystnych zarządzeń urzędowych. Port natomiast z reguły jest jednym z licznych czynników konkurujących o zdobycie klijenteli. Z uwagi na ten właśnie moment specjalne warunki pracy portu wymagają współdziałania w jego administrowaniu czynników gospodarczych. Oczywista, że stopień współdziałania już teraz nie da się ustalić definitywnie, tem niemniej zasada ta, pomimo, iż Państwo jest właścicielem portu i kieruje polityką gospodarczą kraju, powinna być wzięta bardzo poważnie pod uwagę.

Drugim z kolei problemem, który nasuwa się przy omawianiu sprawy administracji portu gdyńskiego, to zagadnienie jego dalszej rozbudowy. Podstawowe i kapitalne urządzenia portu, tak jak i nadal, mogą być wykonywane jedynie z funduszów publicznych. Zachodzi przeto pytanie, jak to zagadnienie rozwiązanem zostanie w przyszłym ustroju administracyjnym portu, czy Państwo w dalszym ciągu będzie bezpośrednio wykonywało budowle kapitalne i będzie je oddawało następnie w eksploatację administracji portu, względnie czy też administracja ta będzie równocześnie mandatarjuszem Rządu w zakresie dalszej rozbudowy portu.

W referacie swoim poruszył p. Dyr. Rummel zagadnienie finansowe portów, źródła dochodów portowych i jaką politykę finansową prowadzą porty w stosunku do swego zaplecza. Zupełnie wyraźnie podkreślono tę okoliczność, że porty ze względu na to, iż służą one ogólnemu interesowi gospodarczemu zaplecza, nie powinny być uważane jako przedsiębiorstwa, obliczone na zysk, który miałby wpływać na te lub inne posunięcia administracyjne w porcie, należy bowiem liczyć się z konkurencją obcych portów.

W tych warunkach zagadnienie taniości usług portowych jest zagadnieniem doniosłem i winno ono właśnie w rozstrzygnięciu poruszonego tu problemu znaleźć ostateczne i pozytywne załatwienie. Zagadnieniem finansowem portu objęte są również takie sprawy, jak np. zaciąganie pożyczek, warunki ich spłaty itp. W wszystkich tych sprawach nie powinien być port zbytnio krępowany, jeżeli ma z powodzeniem wykonywać stawiane mu ogólne zadania.

Nie powinna też przyszła administracja portu być krępowana w wyborze takich czy innych metod lub zasad pracy portowej, a przeciwnie należałoby od samego początku przewidzieć wyposażenie jej w uprawnienia, któreby pozwalały na powoływanie do życia specjalnych organizacyj, względnie jednostek dla eksploatacji tego czy innego odcinka działalności portowej, a to ze względu na konieczność przeprowadzenia wymaganej w warunkach obecnych specjalizacji pracy.

Poza temi najistotniejszemi problemami, wysuwającemi się w związku z omawianem tutaj zagadnieniem, istnieją niewątpliwie jeszcze dalsze kwestje, oczekujące swego wyjaśnienia i dlatego z góry należy sobie uprzytomnić, że sprawa nowego ustroju administracji portu gdyńskiego nie jest sprawą łatwą, i że nie da się ona załatwić jedynie przez wysuwanie tych czy innych koncepcyj ogólnych.

Na gdyńskie sfery gospodarcze, a zwłaszcza na gdyński samorząd gospodarczy, spada obecnie poważne zadanie jaknajdalej idącego i możliwie wszechstronnego naświetlenia poruszonych tu problemów. Aby temu zadaniu sprostać, rozpoczęła Komisja Morska Izby Przemysłowo-Handlowej badania nad temi problemami, i w miarę postępu prac przedstawiać będzie władzom konkretne wnioski.

J. K.

GOSPODARKA FINANSOWA MIASTA GDYNI W LATACH 1926—1932|33.

Przyjęte przez Radę Miejską zamknięcia rachunków za okres lat 1926 — 1932/33 dały obraz gospodarki finansowej miasta za ostatnich lat siedem i w znacznej mierze posłużyły, jako materjał przy konstruowaniu budżetu na rok 1934/35, który ostatnio także został przyjęty przez Radę Miejską.

Z rozbudową samorządu miejskiego wzrastała suma wydatków i dochodów gminy, a mianowicie:

Wydatki:

lata	ogólem	zwyczajne	nadzwycz.
	w tysiącach złotych		
1926/27	406	299	107
1927/28	3.070	738	2.332
1928/29	6.009	1.255	4.754
1929/30	9.205	2.765	6.440
1930/31	15.695	3.673	12.022
1931/32	13.004	5.695	7.309
1932/33	14.429	8.397	6.032

Dochody:

1926/27	431	286	145
1927/28	3.632	1.120	2.512
1928/29	4.077	1.777	2.300
1929/30	8.472	2.789	5.683
1930/31	10.488	3.815	6.673
1931/32	6.080	3.400	2.680
1932/33	11.962	2.753	9.209

Z zestawienia widać zachodzące różnice pomiędzy wydatkami, a dochodami gminy w kierunku wytworzenia się deficytu budżetowego. Deficyt ten za ostatnich lat siedem wynosi 17 miljonów złotych. Budżet na rok 1933/34 przewiduje gospodarkę bezdeficytową, budżet zaś na rok 1934/35 jest nietylko zrównoważony, lecz preliminuje już sumę około pół miljona złotych na pokrycie niedoborów budżetowych lat poprzednich. Wspomniany niedobór budżetowy jest zadłużeniem krótkoterminowem z natury rzeczy uciążliwem dla gospodarki miasta, które to zadłużenie usiłuje skonwertować na pożyczki długoterminowe, znacznie niżej oprocentowywane.

Wydatki zwyczajne miasta składają się z trzech głównych pozycyj: spłata długów, administracja ogólna i służba społeczna, przyczem pod pojęcie służby społecznej podciąga się wydatki na oświatę, kulturę i sztukę, zdrowie publiczne, opiekę społeczną, popieranie rolnictwa, popieranie przemysłu i handlu oraz bezpieczeństwo publiczne.

Wydatki zwyczajne przedstawiają się w sposób następujący:

Wydatki zwyczajne:

lata	suma ogolna	spłata długów	administracja	służba społ.
	w tysiącach złotych			
1926/27	299	—	164	14
1927/28	738	40	187	29
1928/29	1.255	564	408	56
1929/30	2.765	1.355	726	321
1930/31	3.673	1.764	901	602
1931/32	5.695	3.621	844	748
1932/33	8.397	5.845	920	1.123
	w %% sumy ogólnej wydatków zwyczajnych			
1926/27	100	—	55	5
1927/28	100	5	25	4
1928/29	100	45	32	4
1929/30	100	49	26	15
1930/31	100	48	25	17
1931/32	100	64	15	13
1932/33	100	70	11	13

Analiza tej tabeli pozwala na wyciągnięcie wniosku, że główna uwaga samorządu gdyńskiego zwrócona jest na spłacanie zaciągniętych długów. W ostatnim roku kwota wypłacona na ten cel stanowi 70% ogólnej sumy wydatków.

Charakterystycznem jest zmniejszenie się procentowe wydatków na administrację ogólną, przy jednoczesnym wzroście wydatków na służbę społeczną. Świadczy to o należytem zrozumieniu swej roli przez Zarząd Miasta. Po wyeliminowaniu w roku 1932/33 z sumy wydatków zwyczajnych, wydatku na spłatę długów, stanowią wydatki na służbę społeczną 44%, a wydatki na administrację ogólną 36%.

Na wydatki nadzwyczajne składają się następujące główne pozycje: majątek komunalny, przedsiębiorstwa miejskie, drogi i pomiary oraz spłata długów.

Strukturę wydatków nadzwyczajnych w liczbach absolutnych i względnych przedstawia poniższa tabela:

Wydatki nadzwyczajne:

lata	suma ogólna	majątek komunalny	przedsiębiorstwa	drogi i pomiary	spłata długów
	w tysiącach złotych				
1926/27	107	82	—	25	—
1927/28	2.332	1.409	—	923	—
1928/29	4.754	1.234	1.707	1.793	—
1929/30	6.440	628	3.348	1.120	1.050
1930/31	12.022	2.565	6.809	2.089	—
1931/32	7.309	1.285	2.940	2.444	—
1932/33	6.052	316	1.313	2.479	1.436
	w %% sumy ogólnej wydatków nadzwyczajnych				
1926/27	100	77	—	23	—
1927/28	100	60	—	40	—
1928/29	100	26	36	38	—
1929/30	100	10	52	17	16
1930/31	100	21	57	18	—
1931/32	100	18	40	34	—
1932/33	100	5	22	42	24

Jak z powyższego widać, jedynym wydatkiem, nieobróconym na inwestycje, jest spłata długów — a raczej wydatkiem na obsługę długów. Na uwagę zasługuje zmniejszenie się wydatków na majątek komunalny, zwłaszcza w ostatnich dwóch latach i stosunkowo wysoki poziom wydatków na inwestycje w przedsiębiorstwach miejskich, jakoteż na budowę dróg i placów publicznych oraz na plany i pomiary, związane z rozbudową miasta.

Na sumę dochodów zwyczajnych składają się cztery główne pozycje: podatki, dochody z przedsiębiorstw, subwencje i dotacje oraz zwroty, przedstawiają się one następująco:

Dochody zwyczajne:

lata	suma ogólna	podatki	przedsiębiorstwa	subwencje i dotacje	zwroty
	w tysiącach złotych				
1926/27	286	130	104	9	0
1927/28	1,120	405	636	1	13
1928/29	1.777	882	318	500	22
1929/30	2.789	1.886	50	500	28
1930/31	3.815	2.290	179	767	584
1931/32	3.400	1.910	268	611	317
1932/33	2.753	1.337	263	605	322

w %% ogólnej sumy dochodów zwyczajnych					
1926/27	100	45	36	5	0
1927/28	100	57	57	0	1
1928/29	100	50	18	28	1
1929/30	100	67	2	18	1
1930/31	100	60	5	20	10
1931/32	100	56	8	18	9
1932/33	100	48	9	22	12

Z tabeli tej widać, że kwota, osiągnięta z podatków w ostatnich trzech latach, maleje, mimo niewątpliwego rozwoju Gdyni pod względem handlowym i przemysłowym. Przyczyny szukać należy z jednej strony w ogólnej ciężkiej konjunkturze gospodarczej, z drugiej zaś w liberalnem ustosunkowaniu się gminy do płatników. Wpływy bowiem z podatków w roku 1932/33 nie stanowią nawet 50% ogólnej sumy dochodów zwyczajnych, w porównaniu zaś do wydatków zwyczajnych, stanowią one zaledwie 16% wydatków, w stosunku zaś do ogólnych wydatków tylko 9%. Z tego wynika, że narazie jeszcze miasto Gdynia nie może utrzymać się o własnych siłach i że niezbędna mu jest pomoc z zewnątrz.

Dochody z przedsiębiorstw miejskich stanowią niewielki stosunkowo odsetek w ogólnej sumie dochodów zwyczajnych. Rentowność przedsiębiorstw dziś jeszcze jest nieznaczna w porównaniu do wydatków inwestycyjnych nań łożonych. Zresztą przedsiębiorstwa miejskie w mniejszym stopniu mają znaczenie źródeł dochodów, głównym ich celem jest obsługa mieszkańców.

Poważnem źródłem dochodów miasta są subwencje i dotacje rządowe. W roku 1932/33 stanowią one 22% ogólnej sumy dochodów zwyczajnych, w budżetach zaś na lata 1933/34 i 1934/35 suma dotacyj znacznie wzrasta, równoważąc budżet miejski.

Struktura dochodów nadzwyczajnych przedstawia się w sposób następujący:

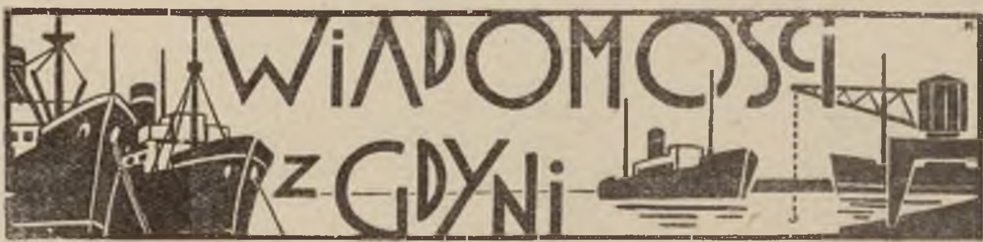
Dochody nadzwyczajne:

lata	suma ogólna	pożyczki	zwroty	majątek komun.
		w tysiącach złotych		
1926/27	145	96	—	—
1927/28	2.512	2.451	—	20
1928/29	2.300	2.277	—	5
1929/30	5.683	5.675	—	—
1930/31	6.673	6.026	595	—
1931/32	2.680	2.572	9	99
1932/33	9.209	9.188	21	0
w %% sumy ogólnej dochodów nadzwyczajnych				
1926/27	100	66	—	—
1927/28	100	97	—	1
1928/29	100	99	—	0
1929/30	100	100	—	—
1930/31	100	90	6	—
1931/32	100	96	0	4
1932/33	100	100	0	0

UWAGA: „Zero“ (0) oznacza, że wydatki lub dochody istnieją, jednak w sumach mniejszych od zł 500.— ewentl. mniej niż 0,5%.

Dochody nadzwyczajne miasta składają się prawie wyłącznie z pożyczek długoterminowych. Inne pozycje są mało ważne i mało istotne.

Bolesław Polkowski.



Z PRAC IZBY

POSIEDZENIE ZWIĄZKU IZB.

W dniu 28 marca odbyło się w Warszawie posiedzenie Związku Izb. Z ważniejszych spraw umieszczonych na porządku dziennym podkreślić należy omówienie zasad podziału 15 proc. dodatku do świadectw przemysłowych między Izbami Przemysłowo - Handlowemi a Izbami Rzemieślniczemi przyczem przyjęto jako zasadę, że przemysł i handel opłaca na rzecz Izb Przemysłowo - Handlowych, zaś rzemiosło na rzecz Izb Rzemieślniczych. W razie wątpliwości czy dane przedsiębiorstwa należą do rzemiosła czy też do przemysłu rozstrzyga władza wojewódzka po wysłuchaniu opinji zainteresowanych Izb, zaś przy przedsiębiorstwach handlowych, posiadających karty rzemieślnicze, decydującem winno być stwierdzenie obrotów danego przedsiębiorstwa rzemieślniczo - handlowego; o ile wykazałoby się, że dane przedsiębiorstwo rzemieślniczo-handlowe wykazuje więcej jak 50 proc. obrotów artykułami obcemi, nie przez siebie wyprodukowanemi to winno opłacać dodatki do patentu na rzecz Izb Przemysłowo-Handlowych. Zasady te mają być jeszcze uzgodnione z samorządem rzemieślniczym i w ten sposób będą mogły być w interesie obu samorządów definitywnie załatwione.

Sprawy ujednostajnienia pobierania opłat za czynności powierzone Izbom oddane zostały do załatwienia specjaln. komisji międzyizbowej. Komisji prawnej Związku Izb przekazano ujednostajnienie regulaminu arbitrażu przy Izbach Przemysłowo-Handlowych, jak też i noweliza-

cję rozporządzenia o wyprzedażach w obrocie handlowym.

W odniesieniu do będących w opracowaniu rozporządzeń wykonawczych do Kodeksu Handlowego Izby będą opinjować rozporządzenie wykonawcze do art. 4-go Kodeksu Handlowego — co uważa się za przedsiębiorstwo o większych rozmiarach, dalej do art 9-go „co są przedsiębiorstwa rolne" następnie do art. 170 par. 2 odnośnie do licytacji zastawów bez sądu, wreszcie do art. 206 par. 2 odnośnie do licytacji przy sprzedażach handlowych; Izby także mają się wypowiedzieć co do art. XXXIX przepisów przechodnich do Kodeksu Handlowego i art. XI par. 2 co do opłat rejestrowych.

W toku jest nowelizacja prawa akcyjnego. w szczególności w dziedzinie podatkowej, obniżenie opodatkowania dywidend, natomiast odpowiedniego opodatkowania zysków oraz co do ochrony mniejszości w towarzystwach akcyjnych.

Izba Gdyńska zdała sprawozdanie z przebiegu ministerjalnej Konferencji Gospodarczej, odbytej w Gdyni 10 marca br. pod przewodnictwem Ministra Przemysłu i Handlu, oświadczając, że postulaty sfer gospodarczych gdyńskich, idące w kierunku rozwoju portu i handlu portowego przedstawiła ustnie a następnie w pisemnych elaboratach zainteresowanym Ministrom do rozstrzygnięcia. Postulaty powyższe podzielić można na dwie grupy; jedna obejmuje zagadnienia raczej natury technicznej, które tem samem mają charakter lokalny, natomiast druga grupa, obejmująca postulaty zasadnicze, zazębiające się o ogólno-polską politykę handlową w dziedzinie reglamentacji, kontyngentów, tworzenia instytucji dla usprawnienia aparatu handlowego, dalej zagadnienia co do uprzemysłowienia portu gdyńskiego, nareszcie co do zmiany administracji portu w Gdyni, niewątpliwie wymaga uzgodnienia ze sferami gospodarczemi całego obszaru, reprezentowanego przez Izby Przemysłowo-Handlowe, co znajdzie wyraz w ciągu dalszej realizacji dezyderatów.

Przy omawianiu tych kwestyj zostało zakomunikowanem, że dotychczasowy zakres działania Komisji Przewozów Portowych zostanie rozszerzony przez uzupełnienie prac tej Komisji nad wszystkiemi zagadnieniami polityki morsko-portowej. Do tej Komisji zostanie powołana Izba Gdyńska, jako referująca oraz Izba Warszawska, jako urzędująca Związku Izb.

Związek Izb przyjął do wiadomości opinję Komisji Morskiej naszej Izby co do działania Oddziału Instytutu Bałtyckiego w Gdyni, a mianowicie. że Oddział ten zajmie się w pierwszej linji stworzeniem archiwum naukow. dzieł i publikacyj z zakresu portowego, morskiego i żeglugowego. Na rok 1934 Związek Izb przyznał dla tej instytucji subwencję w kwocie 6000 złotych.

Odnośnie do urządzenia stałej wystawy prób i wzorów w Gdyni, Związek Izb zalecił Izbie Gdyńskiej przedstawienie pisemnego referatu na następne posiedzenie Związku Izb, w którem należy zająć stanowisko do zgłoszonych w tym przedmiocie uwag, sformułowanych przez inne Izby.

Po wysłuchaniu sprawozdania z prac Rady Traktatowej oraz przeprowadzeniu nieobowiązującej wymiany zdań nad statutem i instrukcją służbową przyszłego przymusowego Związku Izb Przemysłowo - Handlowych, powołanego do życia znowelizowaną ostatnio przez Sejm ustawą o Izbach Przemysłowo - Handlowych, Zjazd Izb zakończył swoje obrady.

Po tem posiedzeniu w Instytucie Eksportowym omawiana była sprawa wymiany praktykantów pomiędzy Izbami Przemysłowo - Handlowemi a konsulatami Rzeczypospolitej Polskiej zagranicą.

Izbę naszą na posiedzeniu Związku Izb reprezentował p. Dyrektor Henryk Krupski.

ROKI SŁUŻBOWE NASZEJ IZBY.

W poniedziałek, dnia 9 kwietnia o godz. 7.30 wieczorem w Dworze Artusa w Toruniu odbędą się Roki służbowe naszej Izby, na których miejscowe sfery gospodarcze będą miały sposobność omówić aktualne zagadnienia życia gospodarczego rejonu. Z ramienia Izby w rokach tych wezmą udział wiceprezesi Hozakowski i Buszczyński oraz Dyrektor i wicedyrektor Izby. W końcu przyszłego tygodnia projektowane jest odbycie takiegoż zebrania w Inowrocławiu.

PIERWSZE REZULTATY KONFERENCJI GOSPODARCZEJ.

Jako pierwsze wyniki odbytej w dniu 10-go marca br. konferencji gospodarczej zanotować należy szereg zarządzeń Ministra Skarbu w dziedzinie usprawnienia działalności aparatu celnego na terenie portu gdyńskiego.

Minister Skarbu wydał mianowicie zarządzenia, mające na celu zwiększenie w wydatny sposób personelu Urzędu Celnego w Gdyni, przeprowadzenie reorganizacji tego urzędu z uwzględnieniem obecnych potrzeb portowych, przeprowadzenie zmian obowiązujących dotąd przepisów celnych w kierunku uproszczenia sposobu rejestrowania towarów zarówno w Urzędzie Celnym jak i składach celnych i wreszcie zorganizowanie odpowiednio wyposażonego laboratorjum Urzędu Celnego w Gdyni.

Równocześnie rozpoczęte zostały przygotowania do budowy nowego gmachu Urzędu Celnego. Gmach ten ma stanąć przy zbiegu ulic Rotterdamskiej i Celnej. Odpowiedni teren pod budowę gmachu został już przekazany przez Urząd Morski władzom celnym.

NOWY STATUT ORGANIZACYJNY URZĘDU MORSKIEGO.

W Monitorze Polskim (Nr. 70 z dnia 26-go marca br. poz. 107) ogłoszone zostało rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu w sprawie statutu organizacyjnego Urzędu Morskiego.

Nowy statut ustala nadal Urząd Morski jako władzę II instancji, określa jego zakres działania oraz dzieli go na 4 Wydziały:

I — Ogólny. II — Handlowy, III — Techniczno - Budowlany, IV — Administracji Morskiej.

Statut przewiduje istnienie nadal przy Urzędzie Morskim Tymczasowej Rady Portowej z dotychczasowym zakresem działania.

WALNE ZGROMADZENIE POLSKIEGO ZWIĄZKU MAKLERÓW.

Dnia 23 marca 1934 r. odbyło się Roczne Walne Zgromadzenie Polskiego Związku Maklerów Okrętowych pod przewodnictwem p. konsula Darskiego. Prezes Zarządu p. Cienciała złożył sprawozdanie za rok 1933, przytem szczególnie zwrócił uwagę na uregulowanie w 1933 r. ważnego zagadnienia podatku obrotowego polskich firm maklerskich po myśli postulatów Związku oraz podkreśla znaczenie, jakie będzie miało wprowadzenie ostateczne ustawy o zwolnieniu firm gdyńskich od opłat stemplowych. P. Prezes Cienciała poruszał również sprawę przepisów policyjno-portowych, obowiązujących w Gdyni, sprawę opłat portowych, holownictwa portowego, oraz organizacji cumowania.

W sprawozdaniu Prezes Cienciała zaznaczył pozatem, że nowa ustawa o postępowaniu celnem która wejdzie w życie z dniem 1 października br., uwzględnia postulaty, zgłoszone przez Radę Interesentów Portu w Gdyni w imieniu Związku, tak w zakresie koncesjonowania firm maklerskich jak i w zakresie nadzoru celnego nad pilotem. — Sprawozdanie wykazuje, że Polski Związek Maklerów Okrętowych reprezentuje 84,5 proc. tonażu, obróconego w Gdyni w 1933 r.

Prezesem Związku wybrano ponownie p. dyrektora Andrzeja Cienciałę, wiceprezesem p. konsula Lars Ustrud Svendsens, jako członków Zarządu pp. dyrektora Raczewskiego i dyrektora Jasińskiego, oraz konsula Darskiego, na zastępców członków Zarządu wybrano pp. dyrektora Bastyjana i p. dyrektora Hassla, na członków komisji rewizyjnej pp. Fink-Finowickiego i Kosznika.

Związek uchwalił, opracowany przez Zarząd, nowy projekt stawek „current rate" za sztauerkę, który zostanie zaproponowany do akceptacji Związkowi Armatorów Polskich oraz związkom, reprezentującym interesy towaru.

W sprawie przeładowania towaru ze statku przez magazyn przeprowadził Związek reasumcję dotychczasowej uchwały, która — podtrzymując zasadę wydawania towaru bezpośrednio w ilościach powyżej 50 ton, zaleca jednak swoim członkom wydawać towary w mniejszych partjach we wszystkich wypadkach, kiedy warunki na to będą pozwalały.

WALNE ZEBRANIE ZWIĄZKU FABRYKANTÓW I PRZEMYSŁOWCÓW W GDYNI.

Dnia 29 marca br. odbyło się Walne Zebranie Związku Fabrykantów i Przemysłowców w Gdyni, na którem dokonano wyborów do Zarządu Związku na rok bieżący. Prezesem Związku wybrano p. Inż. Franciszka Skąpskiego, na członków Zarządu p. p.: Bolesława Nowackiego, Dyr. Włodzimierza Błażejewskiego, Inż. Jana Śmidowicza, Józefa Skarżyńskiego, Dyr. Ulrichsa, Inż. Ungera i Dyr. Gałczyńskiego.

Równocześnie zmieniono statut Związku, przystosowując go do przepisów prawa o stowarzyszeniach oraz rozszerzono teren działalności Związku na północne powiaty Pomorza, ciążące gospodarczo do Gdyni.

Walne Zebranie zatwierdziło przedstawiony preliminarz budżetowy na rok 1934 oraz udzieliło absolutorjum Zarządowi za rok 1933. —

ROZPOCZĘCIE KAMPANJI RYŻOWEJ.

W dniu 3 kwietnia Łuszczarnia Ryżu w Gdyni rozpoczęła nową kampanję ryżową. Pierwszy transport ryżu surowego w ilości 7468 ton przywiózł do portu naszego statek szwedzki „Sydic" bezpośrednio z Rangoonu. Dalsze transporty surowca oczekiwane są niebawem. Rozpoczęcie kampanji ryżowej przyczyni się niewątpliwie do ożywienia obrotów w porcie, gdyż jak wiadomo Łuszczarnia Gdyńska nietylko zaopatruje w ryż rynek polski, lecz również znaczne ilości już przerobionego surowca eksportuje do innych portów.

ROBOTY CZERPALNE I ZIEMNE W PORCIE.

Roboty czerpalne i ziemne w porcie, które zawieszone zostały z końcem roku zeszłego w związku z nastaniem sezonu zimowego, wznowione zostały w dniu 3 bm. Obejmują one w pierwszym rzędzie prace w kanale Przemysłowym celem przygotowania terenów na place składowe. Prace te będą prowadzone w bardzo szybkiem tempie i zakończone mają być w ciągu około 2 tygodni.

NOWY BUDŻET MIASTA GDYNI.

Na posiedzeniu Rady Miejskiej w dniu 28 marca br. pan Komisarz Rządu w Gdyni przedłożył Radzie Miejskiej projekt budżetu miasta na rok 1934/35. Budżet ten opracowany przez Zarząd Miasta i szczegółowo zbadany przez Komisje Radzieckie z małemi poprawkami po dyskusji został przyjęty przez Radę Miejską.

Jest to pierwszy budżet miasta, opracowany i przyjęty przed rozpoczęciem nowego okresu budżetowego i fakt ten należy uważać za wielką zasługę pana Komisarza Rządu Sokoła, jako też pracowników Komisarjatu Rządu, w szczególności Wydziału Finansowego.

Nowy budżet po stronie wydatków zamyka się sumą blisko 11 miljonów złotych i takąż sumą po stronie dochodów.

TELEFONY W GDYNI.

Według informacyj Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu w roku 1933 ilość telefonów wzrosła przeszło dwukrotnie w porównaniu ze stanem z r. 1932. Stan telefonów prywatnych, urzędowych, handlowych i central na 1 stycznia poszczególnych lat wynosi:

1929 — 216
1930 — 368
1931 — 534
1932 — 643
1933 — 860
1934 — 1821.

Prócz tego wzrosła również liczba telefonów dodatkowych, a mianowicie:

1929 — 230
1930 — 280
1931 — 411
1932 — 491
1933 — 580
1934 — 695.

Według kategoryj na 1 stycznia 1934 telefony dzielą się na prywatne — 647, handlowe — 861, urzędowe — 271, centrale — 42, aparaty dodatkowe — 695.

W Gdyni na 10.000 mieszkańców wypada 455 abonentów, posługujących się 830 aparatami, gdy w Warszawie na 10.000 mieszkańców wypada 460 abonentów — 570 aparatów. Pod względem abonentów Gdynia dorównała Warszawie, pod względem ilości aparatów (z dodatkowemi) przewyższyła stolicę.

OGÓLNOPOLSKI ZJAZD BUDOWNICZYCH W GDYNI.

W dniach 7 i 8 bm. odbędzie się w Gdyni Ogólnopolski Zjazd Budowniczych i Techników Budowlanych. Na program Zjazdu składa się szereg referatów zawodowych oraz obrady poszczególnych komisyj fachowych.

NOWE WYDAWNICTWA IZBY.

Z dniem 1 kwietnia br. Izba nasza rozpoczęła wydawnictwo codziennego komunikatu o ruchu statków w porcie gdyńskim. Komunikat ten dotąd wydawany był przez Związek Gdyńskich Eksporterów Portowych.

Z PORTU GDAŃSKIEGO.

OBRÓT TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W LUTYM 1934 R.

Bardzo poważny wzrost obrotu towarów w porcie gdańskim, który dał się zauważyć w styczniu roku bieżącego, uległ w lutym pewnemu zahamowaniu, tem niemniej w porównaniu do obrotów z lutego roku zeszłego, obrót ten naogół wykazał wzrost o blisko 10%. Ogólny wwóz towarów do portu gdańskiego wyniósł w lutym r. b. 32.007 ton (27.502 ton w lutym 1933 r.), wywóz zaś — 373.285 ton (339.566 ton w lutym 1933 r.)

Z poszczególnych pozycyj towarów na wwozie wzrostowi uległy przedewszystkiem rudy 4.674 ton (1) oraz stal i żelazo 3.798 ton (559), zmniejszył się natomiast wwóz nasion — 602 tony (762), kawa 222 (333), kakao 113 ton (157), wełna surowa 57 ton (119), przędza bawełniana 600 ton (858). Wwóz śledzi solonych utrzymał się na tym samym poziomie 2.546 ton (2.552).

Po stronie wywozu zwiększenie wykazało żyto 25.481 ton (6.919), mąka 8.585 ton (634), makuchy 1.920 ton (558), oraz drzewo tarte 45.261 ton (27.604).

Przeładunek węgla wykazał zmniejszenie o blisko 9 tys. ton (245.941 ton w stosunku do 254.718 ton), prawie bez zmiany pozostał wywóz jęczmienia 13.150 ton (13.143 ton); zmniejszył się pozatem wywóz pszenicy — 860 ton (4.100), bekonów 109 ton (151), cynku 259 ton (765). Odpadł całkowicie eksport cukru.

POŁOŻENIE GOSPODARCZE GDAŃSKA W CIĄGU OSTATNICH 5 MIESIĘCY.

Urząd Statystyczny W. M. Gdańska podał ostatnio przegląd położenia gospodarczego w Gdańsku na ostatnie pięć miesięcy, od października 1933 roku do lutego 1934 roku włącznie, czyli za okres roku, odznaczający się normalnie pogorszeniem stanu gospodarczego, z reguły odzwierciadlającego się we wzroście ilości bezrobotnych. Okres ten jednak, jak wynika z danych Urzędu Statystycznego, nietylko nie wykazał pogorszenia, lecz odwrotnie przyniósł poważną poprawę w najpoważniejszych dziedzinach życia gospodarczego. Czynniki gdańskie widzą w tem zjawisku wpływ działalności narodowo-socjalistycznych władz Wolnego Miasta w szczególności w zakresie stosunków do Polski, wyraźnie łącząc stan obecny z układami polsko-gdańskiemi, zawartemi we wrześniu roku zeszłego.

Przedewszystkiem podkreślany jest spadek ilości bezrobotnych za te pięć miesięcy o 14.000 osób, do wysokości 25.500 osób, przyczem konjunkturalny wzrost bezrobocia w okresie zimowym wykazał zaledwie 3700 osób, gdy w najbardziej pomyślnym pod względem gospodarczym roku 1927/28, ten sam wzrost osiągał 8600 osób.

Dalszym objawem polepszenia położenia gospodarczego jest spadek ilości weksli protestowanych. Przy porównaniu danych z ostatniego kwartału roku 1932 i 1933 okazuje się, że gdy w roku 1932 było protestów 1744, to w tym samym okresie roku 1933 — zaledwie

928. Równocześnie uległy zmniejszeniu postępowania konkursowe z 16-tu na 3. Z drugiej strony, jako objaw dodatni występuje poważny wzrost wkładów oszczędnościowych, gdy mianowicie z końcem roku 1932 suma wkładów wyrażała się w liczbie 47,4 miljonów guldenów gdańskich, to z końcem lutego 1934 suma ta podniosła się do 55,4 miljonów guldenów, przyczem zanotowano zmniejszenie wkładów w walutach obcych na korzyść wkładów guldenowych.

Ruch statków w porcie oraz obrót towarów wykazał również zwiększenie, tak więc pojemność statków, które w ciągu 5 miesięcy do portu gdańskiego zawinęły, wzrosła z 777.983 n. t. r. na 853.395 n. t. r., zaś obrót towarów importowanych ze 125.086 ton na 162.365 ton, eksport utrzymał się w ostatnim kwartale r. 1933 na poziomie 1.493.219 ton w porównaniu do 1.496.729 ton za ten sam okres w roku 1932, natomiast w ciągu 2 pierwszych miesięcy roku 1934 eksport wzrósł z 724.710 ton na 975.159 ton.

Wyszczególnione wyżej objawy poprawy położenia gospodarczego Gdańska dają podstawę Urzędowi Statystycznemu do dojścia do wniosku, że nadchodzący sezon wiosenny i letni spowoduje dalszą poważną poprawę, szczególnie w zakresie spadku bezrobocia. Jak wiadomo, władze gdańskie zamierzają w tym właśnie celu uruchomić na szeroką skalę cały szereg robót publicznych.

STRATY TONAŻU ŚWIATOWEJ FLOTY HANDLOWEJ W R. 1933.

Dane opublikowane przez Niemiecki Lloyd za rok 1933, wskazują, że w roku tym tonaż ogólny światowej floty handlowej uległ zmniejszeniu o blisko 2.700.000 ton. jeśli się weźmie pod uwagę, że w roku 1932 tonaż ten zmniejszył się również o 2.000.000 ton, to otrzymamy kolosalną sumę zmniejszenia 4.700.000 ton. Jeśli się uwzględni, że pomimo uwiązania tonażu około 3 milj. ton, w żegludze międzynarodowej panuje poważny kryzys, jasną się stanie depresja panująca w ogólnych międzynarodowych obrotach handlowych.

Poniższe tabele dają materjał cyfrowy ilustrujący zmniejszenie tonażu światowego w ciągu ostatnich 3 lat:

	Straty z powodu:				Ogółem	
rok	awarii statków	ton	rozb. statków	ton	statków	ton
1931	369	335.471	437	1.176.801	806	1.512.272
1932	332	414.655	509	1.724.513	841	2.139.168
1933	363	366.976	739	2.321.250	1.002	2.688.226

Na skutek zmniejszenia ruchu ilość awarji, jak widać z tabeli, ulega zmniejszeniu; zmniejszenie to głównie jest wynikiem sprzedaży statków na rozbiórkę. Na czele państw zmniejszających tonaż swych flot handlowych stoją W. Brytanja, Włochy i Niemcy.

	1933		1932		1931	
Kraje	statków	ton	statków	ton	statków	ton
Belgja	11	35.536	7	29.985	1	9.748
Danja	10	33.167	5	15.109	3	1.081
Niemcy	82	273.385	36	125.254	13	41.471
Francja	15	49.752	33	97.319	33	96.914
Grecja	47	149.252	26	99.804	7	23.594
Wielka Brytanja	222	713.554	166	633.999	155	359.839
Włochy	78	290.187	89	371.810	27	88.080
Japonja	51	137.084	29	337.695	26	46.865
Norwegja	22	11.759	8	19.424	5	5.147
Szwecja	34	36.542	13	6.366	9	1.634
Stany Zjedn. A. P.	66	250.991	43	77.853	159	469.851
Holandja	27	122.960	26	134.200	21	96.988

NAJWIĘKSI WŁAŚCICIELE STATKÓW MOTOROWYCH.

Pismo „The Motor Ship" podaje ciekawe dane o podziale własności statków motorowych pomiędzy 9 towarzystw, należących do różnych narodowości świata.

Poniższa tabela daje dokładne pojęcie o tym podziale:

ameryk. Standart Oil Co.	posiadają	51	statków	o pojemn.	500.010 ton
angielsko-holend. Anglo-Saxon Petroleum Co.	..	53	„	..	325.630 „
niem. Hamburg America Line	..	37	„	..	273.310 „
norwesk. Wilm Wilhelmsen	..	34	„	..	210.930 „
duńska East Asiatic Co.	..	27	„	..	174.040 „
angielsk. Farness, Withy Lines	..	25	„	..	193.500 „
angielsk. Bank Line	..	33	„	..	170.480 „
holend. Netherland S. S. Co.	..	17	„	..	168.000 „
angielsk. Blue Funnel Rine A. Holt & Co.	..	23	„	..	132.290 „
		300			2.168.190 ton

Z danych tych wynika, że 9 wskazanych towarzystw posiada czwartą część wszystkich statków motorowych na świecie, nie są brane przytem pod uwagę statki w budowie, lecz jedynie będące już w użytku.

ZAKUPY STATKÓW PRZEZ SOWIETY.

W czasach ostatnich rząd sowiecki zakupił w Norwegji, Szwecji i Holandji 11 statków o ogólnej pojemności 40.000 ton. Statki te w najbliższym czasie mają przybyć do portu w Leningradzie. Są w toku pertraktacje o nabycie we Włoszech dalszych 8 okrętów o ogólnej pojemności 23.000 ton. Część należności za te statki ma być uiszczona w gotówce, na resztę udzielony ma być 30 miesięczny kredyt. gwarancję za który ma wziąć na siebie rząd włoski.

JAPOŃSKA CENTRALA HANDLOWA W TRIEŚCIE.

Wzmożona działalność japońskiej ekspansji handlowej na rynki Bałkańskie i Europy środkowej przybierać zaczyna na sile w czasach ostatnich. W chwili obecnej czynione są przygotowania do stworzenia w porcie Triesteńskim japońskiej centrali handlowej, działalność której miałaby sięgać rynków przedewszystkiem Europy Środkowej Dwa inne poważne centra handlu na Bliskim Wschodzie, jak Konstantynopol i Kair brane są również w rachubę. Pierwotne zamierzenie stworzenia centrali w Bukareszcie zostało zaniechane, przynajmniej na razie, niemniej jednak i na rynek rumuński Japończycy zamierzają przyjść ze swemi taniemi samochodami, biorąc wzamian od Rumunji produkty naftowe.

WYMIANA HANDLOWA POMIĘDZY FINLANDJĄ I BUŁGARJĄ.

Toczące się w czasach ostatnich rokowania handlowe pomiędzy Finlandją a Bułgarją przybierają konkretne formy w sensie omówienia wymiany towarowej pomiędzy obu krajami. Ze strony Bułgarji wchodzą w rachubę tytoń i mąka ze strony zaś Finlandji przedewszystkiem celuloza i obuwie gumowe. W związku z tem staje się aktualną sprawa zbadania możliwości skierowania tej wymiany tranzytem przez port w Gdyni. — Kwestja ta obraca się w granicach możliwości z tego względu, że Gdynia jeśli chodzi o eksport z Finlandji już jest punktem przeładunku towarów fińskich, idzie tu przedewszystkiem o eksport papieru z Finlandji do Egiptu.

WIADOMOŚCI HANDLOWE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

OGRANICZENIE POLSKIEGO IMPORTU BEKONÓW DO ANGLJI.

Anglja zdecydowała się zwiększyć na okres najbliższych paru miesięcy kontyngent importu bekonów z zagranicy, co się tłumaczy niewystarczająco produkcją krajową.

Jednak wbrew początkowym przypuszczeniom, kontyngent Polski — mimo tej podwyżki — ulega obniżeniu, a to z uwagi na fakt, że udział procentowy Polski w kontyngencie globalnym wynoszący dotychczas 9,53% został zredukowany do 7,95%.

Globalna kwota importu bekonów z zagranicy ustalona została do końca rb. na 5.420.300 cwt. Z te sumy przypadnie na okres do końca lipca 2 862.900 ctw. na okres zaś od sierpnia do grudnia włącznie — 2.557.400 cwt.

Kontyngent Polski wynoszący ostatnio i do dnia 28 marca r. b. 45.500 cwt. w okresie 4-tygodniowym zredukowany został na okres od dnia 29 marca do końca lipca do 39.560 cwt. w okresie 4-tygodniowym.

W okresie od sierpnia do końca grudnia kontyngent nasz wynosić będzie 36.330 cwt. w okregrudnia włącznie — 2.557.400 ctw.

OBROTY HANDLOWE POLSKO-HOLENDERSKIE W ROKU 1933.

Zagraniczny handel Holandji wynosił w ciągu lat ostatnich (w tysiącach Flh. — 1 Flh. = 3,58 zł):

	1929	1932	1933
Import	2.752.298	1.299.427	1.209.244
Eksport	1.989.431	846.128	725.656

Obroty z Polską wyniosły (w tysiącach Flh.):

	1929	1932	1933
Import z Polski	24.100	13.657	16.102
Eksport do Polski	17.814	6.703	6.966

Z powyższych zestawień wynika, że aczkolwiek zagraniczne obroty Holandji uległy w r. 1933 dalszej zniżce, obrót z Polską cokolwiek się ożywił. Ujemne wpływy kryzysu zdają się mijać, lecz poprawa postępować musi z natury rzeczy, bardzo powoli.

W roku 1933 na nasz eksport do Holandji składały się następujące grupy:

	Flh.	% eksportu	% obrotu
Wyroby przemysłowe	2.915.500	18	12,6
Drzewo	7.697.000	40	33,4
Zboże	907.000	5,6	3,9
Ziemiopłody	786.000	4,9	3,4
Węgiel	735.000	4,6	3,2
Cukier	810.000	5	3,5
Konie	459.000	2,9	2
Skóry	548.000	3,4	2,4
Sole potasowe	205.000	1,3	0,9

Powyższe grupy obejmują 77% naszego całego eksportu do Holandji w sumie Flh. 12.314.000.

Pojemność rynku holenderskiego jest bardzo znaczna, istnieje duże zapotrzebowanie na szereg importowanych artykułów, konkurencja jednak z innemi krajami, tak pod względem jakości, jak i ceny jest bardzo silna.

Podobnie, jak w wielu krajach, w Holandji wprowadzono szereg ograniczeń przywozu, nietylko celem zmniejszenia ujemnego bilansu handlowego, ale i ochrony holenderskiego przemysłu, który został ciężko dotknięty zarówno na odcinku rynku wewnętrznego, jak i w swych możnościach eksportowych do Indyj Holenderskich, gdzie konkurencja japońska poczyniła dotkliwe dla przemysłu holenderskiego postępy. Zmniejszenie produkcji fabryk holenderskich, zmusiło je do przejścia na wyrabianie tych rodzajów towarów, które uprzednio były wyłącznie importowane.

Ograniczenia przywozu przyjęły w Holandji formę kontyngentów i monopoli. Skontyngentowano wwóz szeregu towarów, przyczem każda ustawa kontyngentowa podaje okres trwania kontyngentu, lata bazowe i ustawowo przysługujące kontyngenty.

Prócz jednak możliwości eksportu do Holandji towarów już skontyngentowanych, istnieją widoki zbytu szeregu artykułów, których wwóz do Holandji jest nieograniczony. Dla ilustracji możliwości eksportowych wyjaśnić należy, że w naszym eksporcie do Holandji przypadało w 1933 r. na: towary skontyngentowane — 10%, towary zmonopolizowane — 5,7%, towary wolne do wwozu — 84,3%.

OBROTY HANDLOWE POMIĘDZY POLSKĄ A BUŁGARJĄ.

Według urzędowej statystyki bułgarskiej, handel zagraniczny Bułgarji w stosunku do Polski w ostatniem pięcioleciu, przedstawiał się, jak następuje:

Rok	przywóz		wywóz	
	tony	tys. lew.	tony	tys. lew.
1929	4.283	48.183	4.804	542.194
1930	2.240	52.544	4.825	630.966
1931	3.982	144.832	7.094	490.189
1932	16.130	105.150	1.984	176 292
1933	1.907	23.978	1.945	49.501

Przywóz najważniejszych towarów z Polski do Bułgarji w r. 1933:

Towary	ilość w tys. kg.	wartość w tys. lew.
Oleje mineralne smarowe . . .	62	1.645
Wyroby fajansowe	37	789
Drut walcowany	755	3.133
Blacha żelazna grub. do 3 mm. .	51	296
Bandaże kolejowe	176	917
Cynk surowy	169	1.367
Dykty	265	2.403
Przędza wełniana	13	3.049
Przędza jutowa	274	5.025
Worki jutowe	3	150
Kalosze	2	239
Obuwie z kauczuku	22	3.204
Inne artykuły	87	1.761

Ogółem 1.907 ton za 23.978.000 lew.

Wywóz najważniejszych towarów z Bułgarji do Polski w r. 1933:

Towary	ilość w tys. kg.	wartość w tys. lew.
Winogrona świeże	750	6.733
Śliwki suszone	144	1.638
Tytoń	733	25.102
Papierosy	1	146
Forniery	10	616
Surowe skóry owcze	14	477
Skóry jagnięce	292	14.672
Inne artykuły	302	117

Ogółem 1.945 ton za 49.501.000 lew.

WĘGIEL NIEMIECKI DO HOLANDJI.

Układ handlowy z Niemcami przewiduje również uregulowanie obrotów węglem. Zawiera on mianowicie przepis, że wywóz niemieckiego węgla do Holandji jest wolny (niezależnie od konwencji węglowej, zawartej przez samych producentów). W razie skontyngentowania wwozu przez Holandję — Niemcy otrzymają przydział 4,2 milj. ton, zaś niemiecki węgiel bunkrowy ma i wtedy korzystać ze swobody. Przy wzmożeniu spożycia węgla w Holandji — otrzymają Niemcy specjalne kontyngenty. Wywóz węgla holenderskiego do Niemiec określa się na 100.000 ton miesięcznie, a przy wzroście spożycia powyżej 8 milj. ton miesięcznie — otrzyma Holandja kontyngenty dodatkowe. Wzrost spożycia stwierdza Komisarz Węglowy. Niemcy zobowiązały się w układzie nie czynić trudności zbytowi węgla holenderskiego na swym rynku.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17. DO 27. III. 1934 R.

ALBANJA. Rozporządzeniem z dnia 7 lutego 1934 podwyższone zostały stawki celne na rewolwery i ich części, dubeltówki, instrumenty muzyczne, samochody i podwozia, wyroby kosmetyczne, przyczem wysokość podwyżek dochodzi do 50%.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK. Został zniesiony w dn. 1 lipca 1930 r. zakaz importu orzechów ziemnych.

AUSTRJA. W myśl zarządzenia władz austrjackich Polska nie została nadal zaliczona do rzędu krajów, z których przywóz ziemniaków jest dozwolony. Zakazy przywozu obowiązują w stosunku do krajów nieuznanych przez rząd austrjacki za wolne od zarazy raka ziemniaczanego.

BELGJA. Import koni został skontyngentowany. Roczny kontyngent ogólny, w którym partycypują importerzy koni wszelkiego pochodzenia, wynosi 14,038 koni. Rozdział dokonywany jest kwartalnie. Pozwolenia wydawane są bez opłaty importerom w Belgji przez Urząd Ministerstwa Rolnictwa. Importerzy, którzy pragną figurować na liście, muszą poprzednio wykazać się dowodami, że w roku bazowym (1933) sprowadzali konie z zagranicy.

W Belgijskim Dzienniku Ustaw z dnia 18 marca 1934 r. ogłoszony został dekret, wprowadzający kontyngenty na wyroby porcelanowe i fajansowe. Jednocześnie z powyższem, rozporządzeniem z dnia 24 marca br. skontyngentowany został import owoców i jarzyn.

W dniu 18 marca ogłoszono obowiązujące od 20-go marca br. rozporządzenie o ograniczeniu przywozu wyrobów fajansowych, majolikowych i porcelanowych z poz. 824 i 825 tar. cel. belgijskiej. Pozwolenia przywozu przyznaje Ministerstwo Przemysłu.

Rząd Belgijski zamierza przedłożyć Izbom ustawodawczym projekt ustawy dotyczącej reglamentacji przywozu, rozszerzonej w stosunku do obecnie obowiązujących ograniczeń.

CZECHOSŁOWACJA. Od dnia 19 bm. obowiązuje nowa lista towarów zwolnionych od uzyskiwania przy imporcie pozwoleń dewizowych.

Ministerstwo Handlu wyjaśnia, że w stosunku do niżej podanych towarów, chociaż zniesiony został przymus przydziału dewiz, obowiązuje nadal uzyskanie licencji, a mianowicie: trzoda chlewna (poz. 70); wieprzowy i gęsi smalec (89); wina wszelkie i owocowe — (109 a i b); wina szampańskie (110); wapna palone i gaszone (150 a); dywany wiązane (237); kwas saletrzany (598 b 2); cjanamid wapnia (600 m); superfosfaty (617); kwas mrówczany (622) i mączka Thomasa (652).

ESTONJA. Z dniem 8 marca 1934 r. weszło w życie rozporządzenie, dotyczące importu opakowań towarów. Na mocy rozporządzenia wszelkie worki, skrzynki, beczki i t. p. przedmioty służące dla celów opakowania pełne lub napełnione towarami nie opłacają cła, pod warunkiem jednakże, że złożona będzie gwarancja pieniężna w odnośnym urzędzie celnym lub w banku i przedmioty te po upływie 6 miesięcy reeksportowane będą zpowrotem do kraju pochodzenia.

FRANCJA. W dn. 15 marca b. r, wprowadzony został kontyngent przywozu na cynk oraz ołów, przyczem wysokość globalnego kontyngentu na cynk wynosi na okres od 1 marca do 30 czerwca 1934 r. — 1876 q, a na ołów 75.922 q.

Na mocy rozporządzenia z dn. 14 marca 1934 r. ponownie zabroniony został import bydła (za wyjątkiem koni i owiec) polskiego pochodzenia. Wyczerpane zostały kontyngenty w stosunku do „autres pays" na części do maszyn (poz. 535 bis s), klej kostny (poz. 325) w stosunek do Polski; szkło dęte i kryształowe (350), instrumenty dla doświadczeń fizykalnych (634 quater A) buty długie męskie i dziecinne (480 i 481), zabawki (646 A). Przyjęty został przez Senat projekt zwyżki cła na figi i dekstryn. Rozporządzeniem z dn. 17 III. 1934 r. podwyższone zostały stawki celne na oleje ciężkie i pochodne (poz. 198, 189 bis).

FRANCUSKA AFRYKA ZACHODNIA. Rozporządzeniem z dn. 14 marca 1934 r. skontyngentowany został import przędzy bawełnianej, surowej i bielonej, materjałów bawełnianych, pluszu i aksamitu, wyrobów dzianych, tiulu, pasmanteryj, koców i odzieży.

HOLANDJA. Rząd holenderski zamierza powołać do życia instytut clearingowy, którego zadaniem ma być opracowanie i przeprowadzenie praktyczne umów clearingowych, zawartych z poszczególnemi krajami.

IRLANDJA. Rozporządzeniem z dn. 13 marca 1934 wprowadzone zostało cło na miód wszelkiego rodzaju w wysokości 1 sh. za funt ang. Dotychczas miód był wolny od opłaty celnej.

MADAGASKAR. Rozporządzeniem z dn. 17 marca 1934 r. wprowadzony został kontyngent importu bawełnianych i jedwabnych wyrobów włókienniczych, haftów i odzieży.

KANADA. Wprowadzony w dn. 12 marca 1934 podatek konsumcyjny w wysokości 1 i 2 c. od cukru, glukozy, syropu i t. p. rozszerzony został na wszelkie wyroby cukiernicze jak cukierki, czekoladki, herbatniki i t. p.

NIEMCY. Kontyngent przydziału dewiz na cele importu został zmniejszony na kwiecień do wysokości 35%, podczas gdy w marcu wynosił 45%.

NORWEGJA. W dn. 6 marca b. r. weszły w życie następujące zmiany celne:

1) Pozycja 1 c., określająca cło sezonowe na jarzyny, mianowicie, import pomidorów jest wolny od cła w okresie od 1-go stycznia do 30 kwietnia, zamiast do 31-go maja.

2) Stawkę celną na obuwie płócienne z gumowemi podeszwami podwyższono z kor. 0,80 do kor. 1,20 za kilogram.

3) Stawka celna na kosze z wikliny pokrytej korą została podwyższona z kor. 0,12 do kor. 0,20 za kilogram.

4) Stawka celna na magle została podwyższona z kor. 0,03 do kor. 0,05 za kg.

5) Łańcuchy o wygiętych ogniwach, których średnica nie przekracza 6 mm., używane do kół samochodowych zostały umieszczone osobno w taryfie. Nowa stawka na wymieniony artykuł wynosi 0,05 za kg., podczas gdy dawniej był on wolny od cła.

Z dniem 12 marca b. r. wprowadzono dwa nowe zakazy przywozu do Norwegji mianowicie, obuwia gumowego oraz fajansów. Pozwoleń importowych udziela Min. Handlu.

Przyjęta została przez parlament z natychmiastową mocą obowiązującą uchwała, wprowadzająca zakaz importu masła.

PORTUGALSKIE POSIADŁOŚCI MOZAMBIK. Dekretem z dnia 2 lutego 1934 podwyższone zostały stawki celne na tytoń, ryż, kawę, herbatę, cement, piwo, pszenicę i mąkę pszenną i papierosy.

RUMUNJA. W nowym systemie kontyngentowym, który wchodzi w życie w dn. 1. IV. 34, przywóz surowców ma pozostać nadal wolnym od kontyngentów. Należy jednak nadmienić, że przędza bawełniana i wełniana mają nie być uważane za surowce.

STANY ZJEDNOCZONE. Według doniesień prasy zniesiona ma być reglamentacja importu spirytusu i wyrobów alkoholowych.

TUNIS. Na mocy rozporządzenia z dn. 6 marca 1934 r., rośliny strączkowe i owies zagranicznego pochodzenia podlegają kontyngentowaniu importu i opłatom licencyjnym, jak to ma miejsce we Francji i Algierji.

WĘGRY. Rozporządzeniem z dn. 13 marca 1934 r. podwyższone zostały stawki celne na siarczan glinu 4 kor. (poz. 271 c), ałun — 9 kor. (271 d), chemicznie czyste nieorganiczne kwasy — 15% ad val. (437), aldehyd mrówkowy 30 kor. (453), maszyny włókiennicze.

WŁOCHY. „Gazzetta Ufficiale" z dn. 13 marca b. r. (Nr. 61) ogłasza dekret daty 8. III. 1934, precyzujący postanowienia rady ministrów z dnia 3 marca w przedmiocie premji ruchomej dla producentów jedwabiu. Wedle brzmienia dekretu wysokość premji będzie ustalona co miesiąc w zależności od notowań jedwabiu na giełdach New Yorku i Yokohamy.

ZAGŁĘBIE SAARY. Rozporządzeniem z dn. 26 lutego 1934 r. wprowadzono zwyżkę podatku obrotowego na oleje ziemne ciężkie, benzol i benzynę, smary i t. p.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z POLSKIMI EKSPORTERAMI.

Istnieje możliwość eksportu do Holandji konstrukcyj drewnianych do budowy małych domków odpoczynkowych. P/7452/40/Ro.

Firma niemiecka interesuje się importem z Polski surowych listew do obrazów. P/7223/40/Ro.

Firma niemiecka pragnie importować z Polski dykty klejone. P/6996/40/Ro.

Firma niemiecka prosi o oferty cif Hamburg na rzepak. P/7079/34/Pi.

Firma czechosłowacka interesuje się paszą: otrębami, makuchami, wytłokami buraczanemi i pulpą ziemniaczaną. Prosi o oferty tylko pierwszorzędnych firm franco polsko-czeska granica. R/6439/38/Pi.

Ciesząca się dobrą opinją firma brazylijska obejmie reprezentacje firm polskich oraz rozpocznie współpracę na własny rachunek E/7372/21/Ch.

Kupiec pochodzenia polskiego, który wyjeżdża w tych dniach do Japonji zainteresowany jest otrzymaniem zastępstw artykułów polskich. E/5894/3B/Ch.

Firma belgijska pragnie objąć przedstawicielstwa polskich firm eksportowych. E/6635/3E/Ch.

Poważna firma w Liège zwraca się do eksporterów polskich z propozycją nawiązania stosunków handlowych E/7172/40/Ch.

Poważne fińskie firmy agenturowe interesują się przedstawicielstwami polskich fabryk kapeluszy i stożków do kapeluszy. P/5117/64/Z.

Firma egipska interesuje się importem z Polski pończoch damskich, skarpetek męskich i dziecinnych, papieru w różnych gatunkach, wyrobów szklanych i porcelanowych. W tym celu pragnęłaby nawiązać kontakt z odnośnemi firmami polskiemi nie posiadającemi swych przedstawicielstw na egipskim rynku P/7440/3 MZ.

Firma w Guatemali, o której Instytut posiada korzystne informacje, pragnie zakupywać w Polsce różne artykuły m. inn.: wódki i likiery. P/7357/32/ Sz.

Bliższe informacje w poniższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Firma niemiecka rozporządza możliwością uzyskania na dogodnych warunkach kredytów hipotecznych na budowę statków do wysokości 60% wartości.

SPRAWY TURYSTYCZNE

ŚWIĘTO MORZA.

Tegoroczny obchód „Święta Morza" odbędzie się w całej Polsce, według ustalonego już zwyczaju, w dniu 29 czerwca. Obchód odbędzie się pod hasłem zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej, oraz mobilizacji młodego pokolenia dla służby Polski na morzu. W Gdyni projektowany jest na ten dzień wielki Zlot Młodzieży Polskiej wszystkich organizacyj młodzieży.

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej przystąpił już do zorganizowania Komitetu Honorowego, Głównego Komitetu Wykonawczego, oraz Komitetów Lokalnych.

Program tegorocznego „Święta Morza" będzie podany do publicznej wiadomości w najbliższym czasie.

WYSTAWY I TARGI

TARGI SZWAJCARSKIE.

Tegoroczne Targi Szwajcarskie, na których wyłącznie tylko jest reprezentowany przemysł szwajcarski, odbędą się w Bazylei od dnia 7 do dnia 17 kwietnia.

Karty zakupów (legitymacje) udziela Poselstwo Szwajcarskie w Warszawie. Karty te zawierają dokładne dane dotyczące ulg kolejowych udzielanych przez Szwajcarskie Koleje Związkowe, oraz uchylają wszelkie formalności na Targach.

Pozatem na mocy dokonanego układu między Szwajcarskiemi Kolejami Związkowemi a Kolejami Polskiemi, osoby udające się na Targi do Bazylei, za okazaniem wspomnianej legitymacji, otrzymują na przejazd kolejami polskiemi 25% ulgi.

Odwiedzającym Targi Szwajcarskie w Bazylei, wizy na wyjazd do Szwajcarji udzielane będą po 4,25 zł (fr. 2,50) od paszportu. Wykluczone są jednak osoby nie posiadające ściśle ustalonej przynależności państwowej.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

NUMER 8 5. IV. 1934

NIEDOCENIANY WARSZTAT PRACY DLA FIRM SPEDYCYJNYCH W GDYNI.

Znaczenie importu śledzi solonych przez Gdynię dla potrzeb kraju oraz dla dalszego tranzytu było już kilkakrotnie omawiane na łamach naszego Biuletynu. Obecnie należałoby się zastanowić nad rolą, jaką odgrywa i jaką w tym ważnym imporcie odegrać w przyszłości powinien czynnik spedytorski.

Do roku 1933 jedynym dostawcą śledzi solonych dla Polski był pośrednik w Gdańsku, gdzie w dobrych latach przechodziło powyżej 500 tysięcy beczek ze śledziami. W tych to dobrych czasach firmy importowe, czy też spedycyjne liczyły polskiemu odbiorcy do trzech szylingów w złocie za czynności manipulacyjne i spedycyjne, związane z wysyłką towaru. Stanowiło to pokaźną sumę około trzech miljonów złotych rocznie, co dać może wyobrażenie o ważności spedycji w tym dziale gospodarczym.

Rozwój importu śledzi jest uzależniony przedewszystkiem od dogodnych warunków składowania, czyli od istnienia tranzytowych magazynów zwykłych i chłodzonych. Dzięki istnieniu Hali i Chłodni Rybnej i wybudowaniu z początkiem 1933 roku zwykłych magazynów tranzytowych zdołano skierować import śledzi przez Gdynię, który to import w pierwszym roku swego istnienia osiągnął imponującą cyfrę około stu tysięcy beczek. W roku bieżącym dzięki zainteresowaniu się Gdynią eksporterów angielskich, import ten zapewne wykaże dalszy poważny wzrost, zwłaszcza, że wchodzi w rachubę Gdynia, jako miejsce tranzytu. Aby to jednak nastąpiło musimy nietylko powiększyć nasze magazyny zwykłe, i wybudować specjalną Chłodnię Śledziową (na 30 tysięcy beczek dużych), ale niezbędną się staje rzeczą usprawnienie naszego aparatu spedycyjnego i uzyskanie tak dogodnych warunków przeładunkowych i związanych z tem kosztów, aby fakt ten był jednym z najważniejszych momentów działających na przyciągnięcie tego importu i tranzytu przez Gdynię.

Śledzie solone ze względu na swą masowość i jednolitość, są bardzo wdzięcznym artykułem dla spedycji. Warunkiem jednak niezbędnym staje się tu specjalizacja w jednym kierunku i taka firma spedycyjna nastawiona tylko na śledzie, oparta o współpracę z bankami, może liczyć na wyrobienie sobie dogodnego warsztatu pracy. Koniecznem jednak wydaje się oparcie takiej firmy na tak mocnych podstawach finansowych, aby mogła uruchomić niezbędne magazyny wraz z Chłodnią Śledziową. Roczna eksploatacja Magazynów Tranzytowych dla śledzi solonych, prowadzona przez Morski Instytut Rybacki, wykazała, że magazyny te, będące własnością Skarbu Państwa (Urząd Morski), są inwestycją rentującą się dobrze.

Import śledzi solonych, kierujący się przez port rybacki w Gdyni, obsługiwany jest bądź przez specjalne firmy importowe, bądź też przez firmy spedycyjne, występujące w roli pośrednika między dostawcą zagranicznym a małym odbiorcą wewnątrz kraju, nie korzystającym z usług firmy importerskiej w Gdyni.

Sami zaś importerzy śledzi w Gdyni korzystają często ze współpracy firm spedycyjnych. Analiza kosztów wykazuje, że każda beczka ze śledziami załatwiona przez firmę spedycyjną pozostawia w porcie od jednego do dwu złotych, do czego należy dodać około trzech złotych od beczki na koszta handlowe firmy importowej śledzi solonych.

Zastanawiając się nad roczną pracą firm spedycyjnych w dziale importu śledziowego w Gdyni dochodzimy do wniosków:

1) Robocizna przeładunkowa wymaga specjalizowania się robotników w tym dziale, celem usprawnienia przeładunku i odpowiedniego obchodzenia się z towarem.

2) Formalności celne będą mogły być załatwiane dla importerów szybko i sprawnie tylko przez taką firmę spedycyjną, która dział śledziowy będzie wyłącznie albo na pierwszym planie załatwiała.

3) Dotychczasowa eksploatacja magazynów tranzytowych przez Morski Instytut Rybacki, instytucję można nawet powiedzieć użyteczności publicznej, nie mającej na celu uzyskania jaknajwiększych zysków, tylko dążącej do pokrycia własnych kosztów eksploatacyjnych, daje gwarancję taniej obsługi przy korzystaniu z tych magazynów.

4) Konserwacja śledzi solonych w magazynach, wymaga fachowego i specjalnie przeszkolonego materjału ludzkiego (naprawa uszkodzonych beczek, dolewanie solanki, wysortowywanie psującego się towaru itp.).

5) Obsługiwanie importu śledzi solonych wymaga od firm spedycyjnych zapoznania się z zagranicznym dostawcą w Anglji, Norwegji, Holandji itp.

6) Znajomość rynku krajowego czyli odbiorców śledzi w Polsce jest konieczną.

7) Rozwój importu i tranzytu śledzi przez Gdynię jest uzależniony od dalszej rozbudowy magazynów zwykłych i specjalnej chłodni śledziowej.

B. Sotkowski.

KRONIKA

— **Rezultaty polskiego rybołówstwa morskiego w miesiącu marcu.** Od czasów istnienia naszego rybołówstwa morskiego miesiąc marzec br. dał największe połowy ilościowo, bo 2.209.560 kg o wartości 297.326 zł. Ilościowo więc połowy w jednym tylko miesiącu marcu 1934 roku są większe od całorocznych połowów w takich latach, jak np. 1921 rok, 1926 rok, 1927 rok, 1928 rok. Fakt ten świadczy dowodnie o żywotnych możliwościach rozwojowych naszego rybołówstwa morskiego oraz związanego nierozdzielnie z tem rybołówstwem przemysłu i handlu rybnego na wybrzeżu.

Jeżeli chodzi o podział połowów wedle miejscowości w miesiącu marcu, to na połowy przybrzeżne przypada: na Hel 1,141,510 kg o wartości 138,884 zł, czyli, że Hel jest nadal na czele, Gdynia złowiła 395.210 kg ryb o wartości 69,665 zł, miejscowości półwyspu od Jastarni do Wielkiej Wsi złowiły: 367,720 kg o wartości 51,600 zł, od Chłapowa do Karwji na granicy niemieckiej złowiono najmniej, bo tylko 8,380 kg o wartości 3.089 zł, miejscowości nad Zatoką od Pucka do Obłuża pod Gdynią złowiły 46,400 kg o wartości 17,684 zł. Połowy dalekomorskie pełnego Bałtyku dały rezultat 50,340 kg o wartości 16.404 zł.

Podział połowów na poszczególne gatunki ryb przedstawiał się następująco: (w nawiasie podaję cenę za jeden kg w złotych): szprotów 90% połowów, bo 2.041.600 kg (0,10 zł), na flądry 44.580 kg (od 0,20 zł do 0.40 zł za kg), śledziki 85.740 kg (0,40 zł), dorsze 22,500 kg (0,30 zł), łososie duże 3,620 kg (3.80 zł), łososie małe t. zw. mielnice 1.260 kg (2,60 zł), troć 300 kg (5,— zł), węgorze 1.480 kg (1,60 zł), kwapy czyli t. zw. miętusy morskie 3.030 kg (0,60 zł), sieja 420 kg (1,60 zł), ryby słodkowodne w Zatoce: szczupaki 1.620 kg (1,60 zł), okonie 1.780 kg (1,00 zł), płocie 1.630 kg (0,80 zł).

Sprzedaż połowów w marcu kształtowała się tak samo mniej więcej, jak w miesiącach poprzednich. I tak np. wędzarnie zostają nadal największym odbiorcą połowów, gdyż zakupują 1.581,230 kg ryb o wartości 176,456 zł, rynek miejscowy na wybrzeżu zabiera 585,185 kg za cenę 102.761 zł, rola zaś Gdańska spada prawie do niecałych dwu procent ilościowego zakupu 43.145 kg o wartości 18.109 zł, czyli około siedem procent w stosunku do całej wartości miesięcznych połowów. Widać z tego, że Gdańsk zabiera droższe gatunki ryb (flądry, łososie itp.)

— **Połowy dalekomorskie pełnego Bałtyku w marcu 1934 r.** Systematyczna i planowa akcja Urzędu Rybackiego oraz Morskiego Instytutu Rybackiego, celem skierowania naszych rybaków z połowów przybrzeżnych na połowy pełnego Bałtyku może poszczycić się realnemi sukcesami.

Po wybudowaniu kilku mocnych kutrów z silnemi motorami i urządzeniami do przywożenia ryb w żywym stanie (baseny w kutrze), rok rocznie w marcu zaczynają się połowy w okolicy Bornholmu obok Danji. Z połowów tych przywożą rybacy flądry i dorsze. Podróż trwa, zależnie od pogody, trzy dni do tygodnia, a rezultat połowu zależy nietylko od odpowiednich narzędzi, ale w największym stopniu od znajomości terenu.

W miesiącu marcu wyjeżdżało na połowy cztery kutry z Gdyni i dwa kutry z Helu, robiąc razem jedenaście podróży i przywożąc łącznie 50,340 kg ryb, z czego na flądry przypada ⅔, a na dorsze ⅓.

— **Celowa akcja pomocy bezrobotnym rybakom.** W okresie zimowym nie wszyscy rybacy rozporządzają kutrami, zaopatrzonemi w motory celem połowów masowych szprota. Na ogólną ilość tysiąca stu rybaków, uprawiających stale połowy istnieje tylko 125 kutrów z motorami.

Szereg rodzin na półwyspie Helskim znalazło się w krytycznem położeniu. Morski Instytut Rybacki rozpoczął więc bardzo celową akcję, mającą na celu zatrudnienie bezrobotnych rybaków. Około stu rybaków otrzymało odpowiednie materjały, z których wyrabia się sieci do połowów węgorzy, łososi, flader itp. Morski Instytut Rybacki płaci za robociznę i odbiera gotowe wyroby. Dodatnie wyniki tej akcji budzą zrozumiałe zainteresowanie.

— **Ruch w porcie rybackim w miesiącu marcu.** Poza bardzo ożywionym obrotem rybami z własnych połowów, przybyło do portu rybackiego w miesiącu marcu 12 statków z rybami importowanemi oraz z połowami polskiemi na Morzu Północnem. I tak trzy statki z Norwegji przywiozły 376 ton śledzi solonych norweskich rozmaitych gatunków, trzy statki z Anglji wyładowały 434 ton śledzi solonych yarmudzkich, z Holandji dwa statki Żeglugi Polskiej przywiozły 238 ton śledzi solonych z polskich połowów na Morzu Północnem. Z Gdańska dowieziono koleją 69 ton śledzi solonych. Ogółem przywóz śledzi solonych wyniósł 1.117 ton.

Śledzi zamrożonych dowieziono 252 ton, dorszy zamrożonych 500 kg, mączki rybnej 15 ton, tranu 18 ton, konserw 1 tona — wszystko z Norwegji. Z Holandji przywiózł jeden statek 42 tony śledzi świeżych w lodzie. Ze Szwecji sprowadzono na jednym kutrze 36 ton śledzików w lodzie, z Danji na jednym kutrze przywieziono 6,6 ton flader.

Całkowity dowóz ryb importowanych złożono w zwykłych magazynach tranzytowych oraz w Chłodni Rybnej, a tylko nieznaczne ilości załadowano bezpośrednio ze statków do wagonów lub na barki.

Wysłano ogółem w miesiącu marcu 109 wagonów, z czego 5 tranzytem, a reszta do kraju. Drogą wodną, na barki załadowano 156 ton śledzi solonych.

Tak więc port rybacki w Gdyni jest jednym z ważniejszych ośrodków gospodarczych w naszym porcie, jest ośrodkiem, mającym wielkie możliwości rozwojowe.

— **Połowy szprotów w okresie przedświątecznym** były słabe ze względu na zakończanie prac w wędzarniach i zmniejszenie zapotrzebowania. Kutry łowiły więc najwyżej po tysiąc kg dziennie. Płacono za szproty rybakom 10.— zł za sto kilogramów.

W pierwszym dniu po świętach tj. wtorek 3-go kwietnia rybacy nie wyjeżdżali na połowy szprotów, ponieważ nie uruchomiono jeszcze wędzarń. W dniu tym przywiozły do portu rybackiego dwa kutry tylko 2.500 kg szprotów (z tego jeden kuter z Helu 1.500 kg i kuter z Gdyni 1.000 kg).

Polecenia niewyjeżdżania na połowy wydaje jedyny odbiorca ryb, tj. Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich, stosownie do tego, jakie są możliwości sprzedaży szprotów. W tym też celu reguluje się rynek przez zmniejszenie połowu, gdzie każdy rybak otrzymuje polecenie łowienia pewnej maksymalnej ilości ryb, ponad którą nie otrzyma zapłaty za swój połów.

— **Import śledzi solonych z Anglji.** W dniu 24 go marca wyładował w porcie rybackim w Gdyni statek Claus 1.200/1 oraz 1.448/2 śledzi yarmudzkich i 261/1 oraz 28/2 śledzi szkockich.

Ruch wysyłkowy drogą kolejową i wodną z portu rybackiego w Gdyni w ostatnim tygodniu przedświątecznym nie był już tak ożywionym, jak w tygodniach poprzednich. Wysyłano do kraju ostatnie przedświąteczne zamówienia. Wysłano ogółem 27 wagonów, z czego: śledzi solonych do kraju 13 wagonów, na tranzyt do Rumunji 2 wagony, tranzyt do Gdańska 2 wagony, śledzi zamrożonych wysłano do kraju 4 wagony, szprotów wędzonych 5 wagonów, mączki rybnej 1 wagon. Drogą wodną wysłano barką do kraju 515 dużych beczek śledzi solonych.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Kotka piątek	Helsingfors sobota
Poseidon	10. 4.	14. 4.	18. 4.	—	21. 4.
Śląsk	17. 4.	21. 4.	25. 4.	—	28. 4.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — z Gdyni 16. IV.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Minos	9. 4.	14. 4.	11. 4.
Irene	16. 4.	21. 4.	18. 4.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tomsk — z Gdyni 10. 4. — z Gdańska 12. 4.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 12. 4. — z Gdańska 14. 4.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterranean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni ca 15. 4.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 17. 4. — z Gdańska 19. 4.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)
(Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bretagne — z Gdyni 6. 4. — z Gdańska 5. 4.
s/s Akershus — z Gdyni 13. 4. — z Gdańska 13. 4.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdyni 9. 4. — z Gdańska 7. 4.
s/s Ursa — z Gdyni 23. 4. — z Gdańska 21. 4.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.
Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 11. 4.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 10. 4. — z Gdańska 10. 4.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 11. 4. — z Gdańska 11. 4.
m/s Wilhelm Lühring — z Gdyni 14. 4.

Do Królewca (Königsberg) — Libawy (Libau)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Wilhelm Lühring — z Gdyni ca. 14. 4. — z Gdańska ca 14. 4.
m/s Wilhelm Lühring — z Gdyni ca 23. 4. — z Gdańska ca 23. 4.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Minos — z Gdańska 14. 4. s/s Irene — z Gdańska 21. 4.

Do Hamburga (Hamburg)

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Gdyni i z Gdańska 9. 4.
s/s Little Evy — z Gdyni i z Gdańska 18. 4.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Brahe	7. 4.	10. 4.	14. 4.
Hermann	11. 4.	14. 4.	17. 4.
Sylt	14. 4.	17. 4.	21. 4.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów położonych nad Łabą.
Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy — Sailings

	Gdynia	Gdańsk	Hamburg
s/s Tczew	7. 4.	10. 4.	—
s/s Tczew	24. 4.	28. 4.	21. 4.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 10. 4. — z Gdańska 13. 4.
s/s Śląsk lub substytut — z Gdyni 17. 4. — z Gdańska 20. 4.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.
Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Antwerpja czwartki i soboty	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Condor	5. 4.	7. 4.	12. 4.	14. 4.
Niobe		10. 4.	16. 4.	18. 4.
Pylades		14. 4.	19. 4.	21. 4.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s	Odjazdy—Sailings Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Tczew	10. 4.	13. 4.	20. 4.
Śląsk lub substyt.	17. 4.	20. 4.	25. 4.
Tczew	24. 4.	27. 4.	4. 5.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 12. 4. — z Gdańska 14. 4.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Merope — z Gdyni 9. 4. — z Gdańska 11. 4.
s/s Theseus — z Gdyni 16. 4. — z Gdańska 18. 4.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Warszawa — z Gdańska 10. 4. — z Gdyni 12. 4.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 17. 4. — z Gdyni 19. 4.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 10. 4. — z Gdyni 12. 4.
s/s Lech — z Gdańska 17. 4. — z Gdyni 19. 4.

Do Leith

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Haarlem — z Gdyni 7. 4. s/s Majorca — z Gdyni 14. 4

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber —z Gdyni 16. 4.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tomsk — z Gdyni 10. 4.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mansuria — z Gdyni i Gdańska 20. 4.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Dorit — z Gdyni 27./28. 4.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 16./17. 4.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni i Gdańska 16.—17. 4.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mansuria — z Gdyni i Gdańska 20. 4.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Erland — z Gdyni 12. 4. — z Gdańska 14. 4.
m/s Gotland — z Gdyni 27. 4. — z Gdańska 28. 4.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Sagaporack — z Gdyni 9. 4. s/s Scanyork — z Gdyni 24. 4.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 11. 4.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Kronprinzessan Margareta — z Gdyni 21. 4.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore VIII — z Gdańska ca 9. 4. — z Gdyni ca 11. 4.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Wellington — z Gdyni 21. 4.

Gdynia — Cape Town — Algoa Bay — Mossel Bay — Durban — East London — Laurenco Marqués

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Kaaparen — z Gdyni 22. 4.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanyork 31. 3.		s/s Scanstates 5. 4.
s/s Scanmail 14. 4.		s/s Scanyork 15. 4.
		s/s Scanmail 28. 4.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko 17. 5.	s/s Pułaski 8. 5.
s/s Pułaski 26. 4.	s/s Kościuszko 29. 5.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax / Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni / Due to arrive at Gdynia
s/s Pułaski 28. 4.	s/s Pułaski 8. 5.
s/s Kościuszko 17. 5.	s/s Kościuszko 29. 5.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska“ S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Śląsk	3. 4.	7. 4.	11. 4.	—	14. 4.
s/s Poseidon	10. 4.	14. 4.	18. 4.	—	21. 4.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Brake	7. 4.	10. 4.	14. 4.
Herrmann	11. 4.	14. 4.	17. 4.
Sylt	14. 4.	17. 4.	21. 4.
Margareta	18. 4.	21. 4.	24. 4.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	4. 4.	7. 4.	10. 4.
Tczew	21. 4.	24. 4.	28. 4.

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Hamburga 14. 4. s/s Little Evy — z Hamburga 24. 4.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Chorzów 7. 4. z Rotterdamu s/s Cieszyn lub sybstytut 14. 4.
z Rotterdamu — s/s Chorzów 21. 4

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Condor	7. 4.	12. 4.	14. 4.
Niobe	10. 4.	16. 4.	18. 4.
Pylades	14. 4.	19. 4.	21. 4.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Tczew 6. 4. z Antwerpji — s/s Cieszyn lub substytut 11. 4.
z Antwerpji — s/s Tczew 20. 4.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — Condor 5. 4. z Antwerpji — Butt 14. 4.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Minos	5. 4.	9. 4.	11. 4.	14. 4.
Irene	12. 4.	16. 4.	18. 4.	21. 4.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Warszawa	5. 4.	8. 4.	10. 4.
s/s Warszawa	19. 4.	22. 4.	24. 4.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	12. 4.	16. 4.	17. 4.
s/s Baltonia	26. 4.	30. 4.	1. 5.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lublin	5. 4.	8. 4.	11. 4.
s/s Lech	12. 4.	15. 4.	18. 4.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Przyjazd Gdańsk/Gdynia
m/s Vasaholm	20. 2.	2. 3.	10. 3.	—	15. 4.
m/s Toledo		17. 3.	24. 3.	—	26. 4.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania kawy

	Termin wyjścia z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	Przyjazd Gdynia	Gdańsk
par. Heracles	3. 3.	7. 3	9. 3.	8. 4.	10. 4.
par. Orient	12. 3.	14. 3.	17. 3.	16. 4.	18. 4.
par. Equator	23. 3.	25. 3.	28. 3.	27. 4.	29. 4.

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

m/s	Termin wyjścia Pireus	Istanbul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia—Gdańsk
par. Roland			4. 3.		10. 3.			6. 4.
Erland	10. 3.						19. 3.	11. 4.
Gotland		8. 3.		15. 3.	23. 3.			23. 4.

Morze Śródziemne — Marsylja, Zachod. Włochy, Bari, Sycylja

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Termin wyjścia Marsylja	Genua	Livorno	Neapol	Catania	Messina	Palermo	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia—Gdańsk
par. Gallia	—	9. 3.	10. 3.	—	16. 3.	17. 3.	19./20. 3.	8. 4.
par. Albania	6. 4.	7-10. 4.		12. 4.	17. 4.	18. 4.	19./20. 4.	8. 5.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

par. August Schultze wyszedł z Casablanca 24. 3. — oczekiwany w Gdyni 14. 4.

Japonja — Filipiny — Chiny — Półn. Malakka — Gdynia

Polska Agencja Morska (PAM.)

s/s Deucalion — odjazd z Singapore 7. 8. — przyjazd do Gdyni 19. 4.

Firmy portowe,

upoważnione do załatwiania formalności celnych w porcie gdyńskim

1. American Scantic Line, Gdynia-Port, tel. 1731, 1732.
2. Chłodnia i Składy Portowe, Gdynia-Port, tel. 2917—1579—1578
3. Warsz. Tow. Transportowe — ul. Świętojańska, tel. 2946—1344—2850
4. „Warta“, Tow. Ekspedycyjne, Spółka z ogr. odp. Gdynia-Port, tel. 1931—2760
5. Składy Towarowe „Warrant“ Sp. Akc. Gdynia, ul. Portowa.
6. „Pantarei“, Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe, Sp. Akc., Gdynia-Port, tel. — 2977—1638—1679—1689
7. Schenker i Spółka — Międzynarodowe Transporty, Gdynia, ulica Starowiejska, tel. — tel. 2924. (Centrala Warszawa).
8. C. Hartwig, Gdynia, ul. Portowa, tel. — tel. 2911. (Centrala Poznań).
9. Północne Towarzystwo Transportowe i Ekspedycyjne Sp Akc., Gdynia-Port, tel. 1261. (Centrala Warszawa).
10. Polski Lloyd Sp. Akc. Gdynia, ul. Świętojańska, tel. 1432. (Centrala Warszawa).
11. Juljusz Hermann i Spółka, tel. 1258. (Centrala Warszawa).
12. Ekspedblok Dom Ekspedycyjno-Transportowy, Gdynia, ul. Świętojańska, dom Łończuka, tel. 1262. (Centrala Warszawa).
13. Minkiewicz Tadeusz, Dom Handlowo-Ekspedycyjny, Gdynia.
14. Izaak Sztejn, Dom Handl.-Ekspedycyjny (Centrala w Białymstoku) Gdynia
15. „Przewóz“ Sp. z o. o. Gdynia, ul. Portowa, tel. 13-87, 23-88
16. B. Henner i E. Hermann, Gdynia, ul. 10 Lutego 21, tel. 26-37
17. Józef Wisławski, Gdynia, Św. Jańska 110.

Leonard Hybichow

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca od wagi, miary i ilości towarów. Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA-PORT — Telefon 15-24

Feliks Guziewicz

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów, Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — Tel. 10-25

BIURO BUDOWLANE

F. SKĄPSKI i S-ka, INŻYNIEROWIE Sp. Akc.

TEL. 1746-1744 GDYNIA UL. PORTOWA

Wykonuje wszelkie roboty wchodzące w zakres BUDOWNICTWA

TOWARZYSTWO SPEDYCYJNE

J. H. BACHMANN

Sp. z o. p.

Starowiejska 26 **GDYNIA** Telefony: 16-93, 16-94

Spedycja lądowa i morska **Specjalność: Przeładunek bawełny**

BIURO BUCHALTERYJNO-REWIZYJNE

M. PACOSZYŃSKIEGO zaprzysiężonego rzeczoznawcy ksiąg handlowych

ul. Abrahama 9 — dom Marszała — Telefon nr. 1294

Sporządzanie i analiza bilansów. Reorganizacja, rajonalizacja księgowości. Prowadzenie księgowości w abonamencie

TREŚĆ:

„GETEHA"

Gdyńskie Towarzystwo Handlowe

ul. Lipowa, róg Świętojańskiej — Telefon 1429-1469

Artykuły żelazne, techniczne, okucia budowlane i meblowe

Tlen, acetylen, karbid i elektrody do spawania

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III — GDYNIA, 15 kwietnia 1934 r. — NR. 10

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

ROKI SŁUŻBOWE IZBY GDYŃSKIEJ.

W czasach ostatnich wiele się mówi i wiele się działa w kierunku zespolenia i skoncentrowania wysiłków poszczególnych organizacyj gospodarczych dla osiągnięcia bardziej doskonałych form wytwórczości i wymiany handlowej produkcji polskiej. Wysiłki te siłą rzeczy, przechodzą pewne etapy organizacyjne, wyniki ich dają się odczuć dopiero po pewnym czasie. Najbliżej nas dotyczącym przykładem tego rodzaju pracy organizacyjnej są przeobrażenia, jakie zaszły w latach ostatnich w zakresie działalności naszej Izby.

Mały oddział morski Izby Grudziądzkiej, utworzony w roku 1927 w Gdyni, przekształcił się stopniowo w Izbę samodzielną, obejmującą rejon początkowo Izby Grudziądzkiej, następnie Izby Toruńskiej i wreszcie w końcu roku ubiegłego części rejonu Izby Bydgoskiej. Rozwój ten Izby Gdyńskiej nie jest zjawiskiem wypadkowem, lecz wynika konsekwentnie i logicznie z faktu zmian, jakie zaszły w ogólnej polityce gospodarczej Polski, dążącej niezłomnie do pełnego wykorzystania swego stanu posiadania nad morzem.

W tych warunkach Izba Gdyńska ma za zadanie, jako organ samorządu gospodarczego, stać na straży z jednej strony interesów gospodarczych ogólno-polskich w zakresie działalności nad morzem, i z zamorzem, z drugiej zaś strony reprezentować interesy gospodarcze swego bezpośredniego rejonu działalności w ścisłym kontakcie ze sferami gospodarczemi, których jest emanacją. To podwójne zadanie, jakie Izba ma do wykonania, posiada wiele stron dodatnich, gdyż daje jej podstawy do orjentowania się w całokształtcie zagadnień polityki gospodarczej polskiej i wyciągnięcia z tego tytułu możliwie najwięcej korzyści dla działalności sfer gospodarczych swego rejonu. Dla osiągnięcia tych korzyści koniecznem jest jednak, aby sfery gospodarcze rejonu Izby ze swej strony utrzymywały z reprezentacją swych interesów jaknajściślejszy kontakt i wykorzystywały w możliwie najszerszym zakresie możliwości, jakie wynikają z samego faktu, że działają na terenie, stanowiącym najbliższe zaplecze Gdyni, tej głównej bramy wypadowej działalności gospodarczej Polski na rynkach światowych.

Na tle tych uwag ogólnych Roki służbowe Izby Gdyńskiej, które zainaugurowane zostały dnia 9. bm. w Toruniu, jako stolicy Pomorza, nabierają specjalnego znaczenia. Roki, wyraz staropolski, oznaczający wyjazdowe urzędowanie danej instytucji poza obrębem swej stałej siedziby, jednak na terytorjum, objętem zakresem jej działalności, mają przedewszystkiem na celu danie możności bezpośredniego zetknięcia się władz Izby ze sferami gospodarczemi w miejscach ich codziennej pracy i przez to zapoznania się możliwie najdokładniej nietylko z ogólną sytuacją danego ośrodka, co możliwem jest do osiągnięcia również przy okazji ogólnych konferencyj gospodarczych, lecz głównie, i to jest przedewszystkiem zadaniem Roków, natychmiastowe załatwienie na miejscu spraw, wysuniętych przez przedstawicieli sfer gospodarczych. Roki służbowe, odbyte w Toruniu, odrazu wykazały pożyteczność tego rodzaju instytucji i znalazły należyte zrozumienie pośród obecnych na nich przedstawicieli handlu i przemysłu miejscowego; miały one

jeszcze i tę dodatnią stronę, że wzięły w nich udział nietylko osoby, bezpośrednio z Izbą związane z tytułu swej do niej organizacyjnej przynależności, lecz również i to w przeważającej mierze działacze miejscowi z poszczególnych branż handlu i przemysłu. Jak wynikło z dyskusji, która się wywiązała po programowem przemówieniu Dyrektora Izby p. Krupskiego, działacze miejscowi poruszyli sprawy nietylko wyłącznie ich dotyczące, lecz również i sprawy o ogólniejszem znaczeniu, będące już przedmiotem wystąpień Izby wobec czynników miarodajnych, względnie podlegających opracowaniu i dalszemu przedstawieniu tym czynnikom. Jest rzeczą zrozumiałą, że Izba, mając swą siedzibę aczkolwiek w najważniejszym ośrodku gospodarczym swego rejonu, niemniej na peryferji jego położonym, dąży i dążyć będzie nadal do utrzymania kontaktu bezpośredniego ze sferami gospodarczemi w możliwie największej ilości miejscowości, objętych jej działalnością. Roki służbowe pod tym względem z całą pewnością odegrać będą mogły rolę doniosłą i bardziej skuteczną, niż przedstawicielstwa stale, prawie nieznane w rejonach pozostałych Izb Przemysłowo-Handlowych.

L. G.

NOWY BUDŻET MIASTA GDYNI.

Gospodarka finansowa miasta Gdyni w latach poprzednich nie była planowa, gdyż nie posiadała opracow. budżetów w latach 1931/32 i 1932/33 gospodarka finansowa odbywała się na podstawie prowizorjów. Dopiero od r. 1933/34 gospodarka finansowa miasta zaczęła nabierać form właściwych. Pierwszą czynnością Zarządu miasta pod nowem kierownictwem obecnego Komisarza Rządu p. F. Sokoła było opracowanie i przedłożenie Radzie Miejskiej do uchwalenia budżetu na rok 1933/34. Budżet na rok 1934/35 uchwalony przez Radę Miejską w dniu 28 marca br. był opracowany na podstawie rocznego doświadczenia i dostosowany został w miarę mo'ności do warunków dzisiejszych.

Znamienną cechą obu budżetów na rok 1933/34 i 1934/35 jest równowaga między wydatkami a dochodami gminy.

Podajemy poniżej zestawienie wydatków i dochodów miasta zarówno zwyczajnych jak i nadzwyczajnych, według pozycyj budżetowych w tysiącach złotych.

	Pozycje budżetowe	rzeczywiste 1932/33	budżet 1933/34	1934/35
	WYDATKI OGÓŁEM	*14.429*	*13.940*	*10.698*
	Wydatki zwyczajne	*8.397*	*6.971*	*7.690*
I.	Administracja	920	795	822
II.	Majątek komunalny	87	75	80
III.	Przedsiębiorstwa miejskie	20	—	—
IV.	Spłata długów	5.845	4.420	4.665
V.	Drogi i place publiczne	100	145	144
Va.	Pomiary i plany	12	125	119
VI.	Oświata	278	207	252
VII.	Kultura i sztuka	11	29	44
VIII.	Zdrowie publiczne	259	275	311
IX.	Opieka społeczna	355	249	246
X.	Popieranie rolnictwa	3	10	2
XI.	Popieranie przemysłu i handlu	19	29	18
XII.	Bezpieczeństwo publiczne	198	256	328
XIIa.	Świadczenia na rzecz innych związków komunalnych	6	6	15
XIII.	Różne	284	350	637
	Wydatki nadzwyczajne	*6.032*	*6.969*	*3.007*
I.	Administracja	84	34	—
II.	Majątek komunalny	316	248	175
III.	Przedsiębiorstwa miejskie	1.313	3.366	873
IV.	Spłata długów	1.436	—	—
V.	Drogi i place publiczne	2.149	564	784
Va.	Pomiary i plany	330	223	241
VI.	Oświata	15	29	200
VII.	Kultura i sztuka	—	—	—
VIII.	Zdrowie publiczne	199	56	82
IX.	Opieka społeczna	—	—	—
X.	Popieranie rolnictwa	—	—	—
XI.	Popieranie przemysłu i handlu	—	182	—
XII.	Bezpieczeństwo publiczne	—	—	6
XIII.	Różne	190	—	34
XIV.	Pokrycie niedoborów budżetowych z lat poprzednich	—	2.267	613
	DOCHODY OGÓŁEM	*11.962*	*13.940*	*10.698*
	Dochody zwyczajne	*2.753*	*9.230*	*8.399*
I.	Majątek komunalny	100	239	230
II.	Przedsiębiorstwa miejskie	263	519	582
III.	Subwencje i dotacje	605	6.005	4.845
IV.	Zwroty	322	462	563
V.	Opłaty administracyjne	52	42	68
VI.	Opłaty za korzystanie z urządzeń dobra publicznego	54	64	45
VII.	Dopłaty	—	—	—
VIII.	Udział w podatkach państw.	205	225	263
IX.	Dodatki do podatków państw.	603	917	799
X.	Podatki samoistne	529	744	1.004
XI.	Różne	21	13	0
	Dochody nadzwyczajne	*9.209*	*4.710*	*2.299*
I.	Majątek komunalny	0	1.000	5
II.	Subwencje i dotacje	—	—	—
III.	Zwroty	21	23	35
IV.	Pożyczki	9.188	3.372	1.519
V.	Dopłaty	—	275	700
VI.	Podatki inwestycyjne	—	40	40
VII.	Różne	—	—	—

UWAGA: „Zero" (0) oznacza, że wydatki istnieją, jednak w sumach mniejszych od złotych 500.

Przechodząc do analizy budżetu, stwierdzić należy, że budżet na rok administracyjny 1933/34 wynosił ogółem około 14 miljonów złotych, budżet zaś na rok 1934/35 opiewa na niespełna 11 miljonów złotych.

Wydatki zwyczajne wzrosły w porównaniu z budżetem poprzednim o blisko 700 tysięcy zł, wydatki nadzwyczajne — zmalały o blisko 4.000 zł, dochody zwyczajne zmalały o blisko 840 tysięcy zł, dochody nadzwyczajne zmalały o blisko 2.410 tysięcy złotych.

Jak widzimy, zmniejszenie przypada głównie na nadzwyczajną część budżetu, powodem jest ograniczenie wydatków inwestycyjnych wskutek bądź zupełnie nierealności niektórych źródeł dochodów nadzwyczajnych, bądź rezygnacji z dalszego zadłużania się miasta. Poza ostatnią transzą pożyczki szwajcarskiej, niewielkiemi dogodnemi pożyczkami z Funduszu Pracy i również niewielką dogodną pożyczką z Państwowego Funduszu Budowlanego w dziale tym nie preliminuje się żadnych pożyczek.

Gros zmniejszenia wydatków nadzwyczajnych przypada z jednej strony na inwestycje przedsiębiorstw (około 2.200 tysięcy złotych) i w kosztach pokrycia niedoboru z lat ubiegłych (około 1.600 tysięcy złotych.)

Jeżelibyśmy rozpatrywali wydatki i dochody gminy w skali procentowego udziału poszczególnych pozycyj budżetowych w sumach ogólnych, to znajdziemy, że główną pozycją wydatków zwyczajnych jest spłata długów. Pozycja ta stanowi 61% ogólnej sumy wydatków zwyczajnych. W roku 1932/33 w wykonaniu budżetu pozycja ta stanowiła 70%, w budżecie na rok 1933/34 — 63%. Jak widzimy spłata długów jest w dalszym ciągu największą troską Zarządu Miasta, jest jednocześnie największym jego ciężarem.

Wydatki na służbę społeczną (od VI do XII działu budżetu) wzrosły w liczbach absolutnych, w skali porównawczej pozostały na poziomie i wynoszą jak w roku 1933/34 — 16% ogólnej sumy wydatków zwyczajnych. W roku 1932/33 wydatki na służbę społeczną stanowiły 13%.

Wydatki na administrację, (mimo wzrostu liczb absolutnych) zmalały z 11% w latach 1932/33 i 1933/34 do 10% w roku 1934/35 w odniesieniu do ogólnej sumy wydatków zwyczajnych.

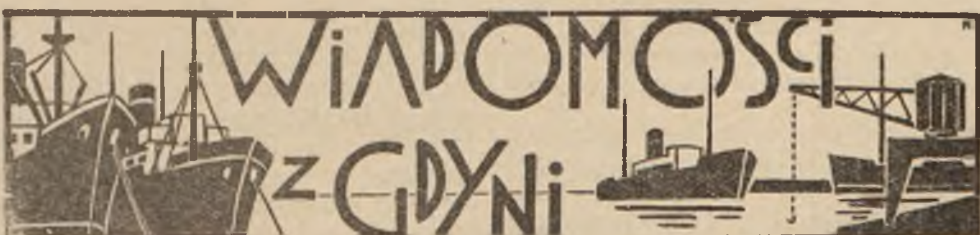
Wydatki nadzwyczajne — inwestycyjne mieszczą się w ramach o połowę mniejszych, niż w roku poprzednim. Głównemi są wydatki na inwestycje w przedsiębiorstwach — 29% (w roku 1933/34 preliminowano — 48%), na drogi i place publiczne — 26% (w roku 1933/34 — 8%) i na pokrycie niedoborów budżetowych z lat poprzednich — 20% (w roku 1933/34 — 33%). W dziale V tj. na drogi i place publiczne przewiduje się znaczną kwotę, bo 400 tysięcy złotych na wykup gruntów pod ulice i place, a to w związku z wymiarem opłat adjacenckich za pierwsze urządzenia ulic.

Dochody zwyczajne miasta, skomprymowane o miljon złotych w stosuku do budżetu na rok 1933/34 — w 57% składają się z subwencyj i dotacyj rządowych. W r. 1933/34 subwencje i dotacje stanowią 65% dochodów zwyczajnych, a w roku 1932/33 zaledwie 22%. Podkreślić należy doniosłą rolę, jaką odgrywa Państwo w gospodarce finansowej miasta. O ile dawniej subwencje i dotacje nie przekraczały sumy 755 tysięcy złotych o tyle w roku 1933/34 preliminowano otrzymanie 6 miljonowej dotacji skarbowej w roku 1934/35 — prawie 5 miljonowej. Skarb Pańtwa przeznacza swoje dotacje na pokrycie długów miasta, gwarantowanych przez Państwo. Dotacje skarbowe spowodowały równowagę budżetu na lata 1933/34 i 1934/35 i planowa gospodarka młodego miasta bez tych dotacyj nie jest do pomyślenia.

Wpływy z podatków stanowią w nowym budżecie 25% ogólnej sumy dochodów zwyczajnych, gdy w roku poprzednim stanowiły 20%. W liczbach absolutnych podatki stanowią: w roku 1932/33 — 1.300 tysięcy złotych, w budżecie na 1933/34 — 1.900 tysięcy złotych, a w nowym budżecie — 2.050 tysięcy złotych. Podatki w porównaniu do dotacji nie stanowią nawet 50% otrzymanych z zewnątrz świadczeń skarbowych.

Dochody nadzwyczajne w porównaniu do budżetu na rok 1933/34 zmalały o połowę, w porównaniu do dochodów rzeczywistych w roku 1932/33 zmalały 4½-krotnie. Uszczuplenie dochodów nadzwyczajnych idzie ściśle w parze z polityką samorządu, unikającą dalszego zadłużania się miasta.

Bolesław Polkowski.



ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MARCU R. B.

Praca portu w marcu r. b. była bardziej intensywna niż w lutym r. bieżącego i tych samych miesięcy lat poprzednich. Po okresie burz zimowych i niepomyślnych warunków dla żeglugi miesiąc marzec okazał się pod względem warunków niezbędnych dla

pracy bardziej sprzyjającym co uwydatniło się w obrotach portowych.

Ogólny obrót towarów portu gdyńskiego z zamorzem w miesiącu sprawozdawczym wyniósł 380.417 ton wobec 454.429 t. w lutym r. b. W porównaniu z marcem roku ubiegłego nastąpił wzrost obrotów o 140.042 ton.

Z ogólnego obrotu towarów z zamorzem na przywóz przypada 69.532 t. wobec 72.369 t. w lutym r. b. i na wywóz — 310.885 t. wobec 382.060 t w miesiącu poprzednim. W zestawieniu z marcem roku ubiegłego przywóz wykazał nieznaczny wzrost, bo zaledwie o 9.143 t., natomiast wywóz wyraził się zwyżką o 130.899 t.

Przywóz w marcu wykazał niewielki spadek, co tłumaczy się zniżką przywozu towarów masowych jak fosforyty — 3.048 t. (9.142 t.) żużle Thomasa — 4.321 t. (7.597 t.) oraz nasiona i surowce oleiste — 6.269 t. (11.234 t.).

Wykazały natomiast zwyżkę surowce hutnicze i tekstylne jak złom żelazny — 18.214 t. (13.375 t.), bawełna i odpadki bawełniane — 8.237 t. (6.893 t.), juta — 1.116 t. (757 t.), oraz wełna i odpadki wełniane — 2.724 t. (2.450 t.).

Pojawił się poraz pierwszy w roku bieżącym artykuł sezonowy — ryż surowy — 7.521 t. Pozostałe towary utrzymały się w normach z miesiąca lutego.

W wywozie dał się zauważyć znaczny wzrost: węgla eksportowego — 447.561 t. (321.529 t.), desek i łat — 12.573 t. (5.716 t.), szyn kolejowych — 7.449 t. (1.815 t.) oraz wyrobów żelaznych i stalowych — 2.296 t. (1.014 t.).

Znaczną pozycję w wywozie stanowi ruda manganowa, wywieziona do Belgji — 2.488 t.

Spadek wywozu wykazały takie towary jak cukier — 2.497 t. (4.843 t.), węgiel bunkrowy — 14.375 t. (16.905 t.), koks — 7.040 t. (9.289 t.) i nawozy azotowe — 2.047 t. (2.220 t.).

W wywozie marcowym brak zupełnie pozycyj bali i słupów. Inne towary utrzymały się w granicach lutowych.

Jak wynika z powyższej analizy dominującą rolę w przywozie odegrał złom żelazny, surowce włókniste i ryż surowy, a w wywozie — węgiel, drzewo i wyroby ze stali i żelaza.

Szczegółowe dane o obrocie towarów z zamorzem podaje następujące zestawienie:

Import	w tonach
Ryż surowy	7.521
owoce świeże	2.258
owoce suszone	724
orzechy i migdały	37
korzenie	56
kawa, kakao, herbata	895
tytoń	276
napoje alkoholowe	4
śledzie	1.900
fosforyty	3.048
żużle Thomasa	4.321
sadze	38
tłuszcze zwierzęce surowe	1.330
skóry	2.375
nasiona oleiste różne	6.269
oleje i smary	118
żywica	437
kauczuk	712
wyroby gumowe	14
tłuszcze i oleje roślinne	488
garbniki	1.102
farby	18
ruda żelazna	2
złom żelazny	18.214
miedź	672
cyna	4
metale różne	472
wyroby stalowe i żelazne	90
maszyny, aparaty i cz.	170
samochody i motocykle	50
szmaty	484
celuloza	346
papa tektura, papier	788
bawełna i odpadki	8.237
juta	1.116
len, konopie, sisal itd.	130
wełna i odpadki	2.724
różne	1.892
Razem	69.532

Eksport	w tonach
ryż wyłuszczony	26
mąka ryżowa	25
cukier	2.497
napoje alkoholowe	11
sól	140
bekony	2.718
wędliny	245
ptactwo bite	151
jaja	540
makuchy	980
skóry	28
deski i łaty	12.573
wyroby z drzewa	338
klepki	67
dykty	550
meble gięte	142
wyroby koszykarskie	18
węgiel eksportowy	447.561
węgiel bunkrowy	14.375
koks	7.040
saletra	400
nawozy azotowe	2.047
soda	694
karbid	34
salmiak	72
biel cynkowa	264
szyny kolejowe	7.449
wyroby stalowe i żel.	2.296
cynk	594

blacha cynkowa	274
ruda manganowa	2.488
celuloza	212
papa, tektura, papier	624
bawełna	64
materjały i wyr. włókn.	562
różne	2.566
Razem	510.885

RUCH STATKÓW W PORCIE W MARCU

Zawinęło do portu 369 statków o pojemności 337.589 t. r. n. wobec 304 statków o tonażu 276.423 t. r. n. w miesiącu lutym. wyszło z portu natomiast 377 statków o pojemności 343.095 t. r. n. wobec 301 statków o tonażu 277.468 t. r. n. w miesiącu poprzednim. —

W porównaniu z marcem roku ubiegłego ruch statków wzrósł o 43 statki o łącznej pojemności 87.507 t. r. n. na wejściu i o 53 statki z tonażem 103.476 t. r. n. — na wyjściu. —

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w marcu wyniósł 914,5 t. r. n.. średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie — 35 i średni postój statku — 52.6 godzin.

Szczegółowy ruch statków, z uwzględnieniem udziału poszczególnych krajów ilustruje poniższa tabela:

	na wejściu		na wyjściu	
	ilość statków	t. r. n.	ilość statków	t. r. n.
Polska	30	37.063	35	42.150
W. M. Gdańsk	1	938	1	938
Anglja	15	22.245	14	22.143
Czechosłowacja	2	442	2	442
Danja	58	39.606	59	40.040
Estonja	7	3.936	7	3.936
Finlandja	10	11.298	10	11.298
Grecja	7	17.086	6	15.044
Holandja	9	6.215	10	7.082
Litwa	2	1.203	1	612
Łotwa	4	4.535	4	5.589
Niemcy	74	50.748	72	50.340
Norwegja	39	31.212	40	27.954
Stany Zjedn. Am.	6	19.868	6	19.868
Szwecja	99	73.004	104	77.253
Włochy	6	18.190	6	18.406
Razem	369	337.589	377	343.095

Kolejność bander ukształtowała się w marcu r. b. w sposób następujący: pierwsze miejsce zajęła Szwecja, drugie — Niemcy, trzecie — Danja, czwarte - Polska. piąte — Norwegja i t. d.

RUCH PASAŻERÓW W PORCIE W CIĄGU MARCA.

Ruch pasażerów w marcu wykazuje pewne ożywienie w związku ze zbliżającym się sezonem turystycznym i wycieczkowym.

Przyjechało do portu gdyńskiego w marcu 286 osób w tem 17 osób z Anglji. 6 — z Argentyny, 3 — z Belgji, 18 — z Danji, 9 — z Finlandji, 7 — z Holandji. 216 - ze Stanów Zjednoczonych Amer. i 10 — ze Szwecji. Wyjechało natomiast z portu gdyńskiego 825 osób w tem 230 osób do Anglji, 415 — do Danji, 1 — na Litwę, 1 — do Norwegji, 2 — do Palestyny. 169 — do Stanów Zjednoczonych Amer. i 2 — do Szwecji.

Ogólny ruch pasażerski w marcu osiągnął liczbę 1.111 osób wobec 498 osób w miesiącu lutym r. b., co stanowi wzrost o więcej niż 50 proc.

ROZWÓJ RUCHU POCZTOWEGO W GDYNI.

Według obliczeń Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu ruch pocztowy w Gdyni w roku 1933 był o blisko 50% większy, aniżeli w roku 1932.

Ogółem nadeszło i wysłano z Gdyni listów i druków w roku 1933 — 16.694 tysięcy sztuk, gdy w roku 1932 liczba ta wynosiła 11.304 tysięcy sztuk.

Przesyłki listowe i druki, paczki, przekazy, czasopisma w roku 1933 przedstawiają się jak poniżej:

Druki i listy zwykłe
nadano . . . . 9.479 tys. sztuk
nadeszło . . . . 6.852 „ „
Druki i listy polecone
nadano . . . . 183 „ „
nadeszło . . . . 176 „ „
Listy wartościowe
nadano . . . . 2 „ „
nadeszło . . . . 2 „ „
Paczki
nadano . . . . 114 „ „
nadeszło . . . . 112 „ „
Przekazy poczt. i telegraf.
nadano . . . . 126 „ „
nadeszło . . . . 70 „ „
Czasopisma
nadano . . . . 98 „ „
nadeszło . . . . 622 „ „

Porównywując ruch pocztowy w Gdyni z Warszawą i Poznaniem znajdujemy, że do Gdyni na 1 mieszkańca nadchodzi rocznie 178 przesyłek, gdy do Warszawy nadchodzi 92 przesyłki, a do Poznania — 118 przesyłek.

BIURO KOLEI PENSYLWAŃSKIEJ W GDYNI.

Kolej Pensylwańska z końcem roku ubiegłego utworzyła swe własne biuro w Londynie, które ze swej strony powierzyło przedstawicielstwo tej kolei Towarzystwu Okrętowemu American Scantic Line. Biura American Scantic Line ze swej strony mają polecenie udzielać wszelkich informacyj co do stawek przewozowych na transporty, kierowane przez porty Północnego Atlantyku, kolej Pensylwańską i inne współpracujące z nią towa-

rzystwa. Biura te będą również wystawiać bezpośrednie listy przewozowe. Konosamenty kolei Pensylwańskiej na towary, przewożone z Gdyni do poszczególnych punktów, położonych w Stanach Zjednoczonych.

ROBOTY BUDOWLANO - TECHNICZNE W PORCIE W MARCU BR.

Ze względu na trwające w ciągu miesiąca marca zawieszenie robót morskich i czerpalnych na okres zimowy, w zakresie tych robót żadnych czynności nie wykonywano. W zakresie robót drogowych wykonano bruki na przestrzeni 4480 metrów kwadratowych przy magazynie „Pantarei", przy ul. Indyjskiej, przy magazynie portowym Nr. 5, przy placu straży pożarnej portowej i drodze okrężnej; dalej wykonano krawężnik przy straży pożarnej, magazynie Nr. 5, i ul. Indyjskiej na przestrzeni 1905 metrów bieżących, w tem samem miejscu ułożono chodniki na powierzchni 130 metrów kwadratowych.

Przy budowie wiaduktu Nr. 2 wykonano obciążenie wiaduktu.

Z robót budowlanych prywatnych w porcie zakończono dobudowę magazynu i poczekalni towarzystwa żeglugi śródlądowej Vistula na nabrzeżu Wilsona.

ULGI W OPŁATACH STEMPLOWYCH.

W Dzienniku Ustaw Nr. 29 z dnia 9 kwietnia br. (p. 239) ogłoszona została ustawa z dn. 15 marca 1934 r. w sprawie ulg w zakresie opłat stemplowych od pism stwierdzających czynności prawne, związane z portami polskiego obszaru celnego. Na mocy powyższej ustawy Minister Skarbu może zwalniać od opłat stemplowych pisma, stwierdzające umowy zawierane przez działających w portach polskiego obszaru celnego przedsiębiorców okrętowych i maklerów okrętowych oraz spedytorów morskich, współdziałających przy przeładunkach w wymienionych portach, jak również pisma stwierdzające wykonanie takich umów.

Minister Skarbu władny jest zwolnić od opłat stemplowych: a) podania, wnoszone do urzędów państwowych, mających siedzibę w Gdyni, oraz świadectwa, wydawane przez te urzędy, b) podania wnoszone do władz centralnych i władz drugiej instancji, wiążące się z komunikacją morską przez porty polskiego obszaru celnego, tudzież świadectwa, wydawane w tych sprawach.

Ustawa ta weszła w życie z dniem ogłoszenia i będzie miała po wydaniu rozporządzenia wykonawczego wielkie znaczenie w szczególności dla czynności maklerskich w Gdyni, które dotąd dystansowane były pod tym względem przez inne porty.

W związku z tem mogą zaistnieć warunki dla stworzenia w Gdyni samodzielnego rynku frachtowego.

MONTAŻ NOWYCH DŹWIGÓW W PORCIE GDYŃSKIM.

Przed kilkoma dniami rozpoczął się montaż 4 nowych dźwigów bramowych o nośności 5 ton. Dźwigi te ustawione zostaną na nabrzeżu Holenderskiem i służyć będą głównie dla przeładunku złomu, który skoncentrowany zostanie na powyższem nabrzeżu.

Budowę i montaż nowych dźwigów wykonują Górnośląskie Zjednoczone Huty Królewska i Laura, wyłącznie z materjałów krajowych. Dźwigi te zostaną oddane do użytku w czerwcu rb.

RYNEK FRACHTOWY SZWEDZKI W ROKU 1933.

W ciągu roku 1933 sytuacja na rynku frachtowym była nieco słabsza, niż w roku poprzednim. Przeciętny roczny wskaźnik frachtowy był 101 (1913 = 100) w porównaniu do 106 w roku 1932. Tak jak w okresach poprzednich frachty wwozowe były stosunkowo niższe, niż frachty wywozowe. Ku końcowi roku frachty nieco zwyżkowały, jednak już w styczniu 1934 nastąpił spadek. Ogólny obraz sytuacji na rynku frachtowym daje tabela następująca:

Rok i miesiąc		Wskazówki ogólne	Frachty wwozowe	Frachty wywozowe	Frachty na węgiel	Frachty na zboże	Frachty na drzewo
1933	styczeń	108	88	127	76	100	120
	luty	104	83	125	75	90	115
	marzec	101	81	121	74	88	111
	kwiecień	98	80	116	74	86	106
	maj	101	84	119	75	93	112
	czerwiec	101	83	119	75	91	115
	lipiec	102	87	117	75	99	112
	sierpień	95	78	111	75	81	108
	wrzesień	93	76	110	77	75	107
	październik	96	80	111	78	82	110
	listopad	103	92	115	82	102	116
	grudzień	105	93	117	81	105	115
1934	styczeń	101	87	116	77	97	111

UWIĄZANY TONAŻ FLOTY HANDLOWEJ SZWECJI.

Z początkiem lutego uwiązany tonaż floty handlowej szwedzkiej był mniej więcej ten sam. co z początkiem lutego roku poprzedniego i wyraził się w liczbie 185 statków (w 1933 — 182 statki) o ogólnym tonażu 276.358 ton br. (1933 — 286.182 ton br.)

RUCH W KANALE PANAMSKIM W R. 1933.

Ruch tonażu w kanale panamskim w roku 1933 wzrósł w porównaniu do roku poprzedniego o 17%. Ta liczba przeciętna nie daje właściwego obrazu dość znacznego ożywienia, jakie zapanowało dopiero od czerwca 1933 roku. Podczas gdy pierwsze pięć miesięcy 1933 r. miały mniejszy ruch aniżeli odpowiednie miesiące r. 1932, w czerwcu nastąpiła zmiana i pojawił się przyrost 20%, w następnych miesiącach wyniósł on odpowiednio: 35, 42, 33, 34. 27 i 35% w porównaniu do tychże miesięcy poprzedniego roku. Zahamowanie tendencji wzrostu w ostatnich miesiącach spowodowane jest, być może. częściowo również faktem, że sztuczne ożywianie ruchu przez politykę dewaluacyjną Stanów Zjednoczonych A. P. nie idzie w parze z o wiele powolniejszym procesem ożywienia ogólnej światowej wymiany towarów.

PREMJE ZA ROZBIÓRKĘ STATKÓW W ITALJI.

Według Gazzetta Ufficiale rząd włoski upoważnił ministra komunikacji do zwiększenia ilości tonażu przeznaczonego na rozbiórkę za premją rządową.

W trzech ostatnich latach ilość ta została określona w wysokości 200.000 ton rocznie, przy 25 lirach premji od tony. Obecnie wysokość premji ustalona jest na 22 liry, zato ilość tonażu podlegającego „premjowanej" rozbiórce może być zwiększona.

KRĄŻOWNICZA RUFA U STATKÓW PRZYBRZEŻNEJ ŻEGLUGI.

Na podstawie doświadczeń z modelami statków w laboratorjum imienia W. Fronda w Teddington ,(Anglja) dr. F. H. Todd udowodnił, że również w zastosowaniu do mniejszych statków krążownicza rufa i zmniejszone rozmiary śruby okrętowej zapewniają lepsze wykorzystanie siły maszyn. Przy szybkości 9 węzłowej powstaje redukcja potrzebnej siły. o 9%. Śruba okrętowa przy tem winna być głęboko zanurzona.

FOTOGRAFOWANIE PRZEZ MGŁĘ.

Statek oceaniczny „Manhattan" zaopatrzony został ostatnio w aparat fotograficzny. dający możność dokonywania zdjęć na daleką odległość przez mgłę, utrudniającą, jak wiadomo, żeglugę morską i stwarzającą wielkie niebezpieczeństwo zderzeń podczas nawigacji. Skonstruowanie tego aparatu oparte jest na wynikach doświadczeń, stwierdzających, że długofalowe promienie ultraczerwone bez porównania łatwiej przenikają przez mgłę. niż widzialne promienie świetlne. Aparat ten dokonywuje zdjęcia automatycznie na błonach filmowych czułych na promienie ultra-czerwone, a następnie po wywołaniu ich również automatycznie w ciągu 30 sekund daje możność stałej obserwacji dla kierownictwa okrętu. Za pomocą tego aparatu dokonano z powodzeniem zdjęcia na odległość 6 mil morskich (około 9 kilometrów).

RUCH STATKÓW W ANTWERPJI W MARCU.

W ciągu marca do portu Antwerpji zawinęło 864 statków morskich o ogólnej pojemności 1.696.519 ton. Przeciętny tonaż statku wyniósł więc 1.964 tony. Przy porównaniu tych liczb z liczbami odnoszącemi się do ruchu statków w tym samym miesiącu roku ubiegłego, daje się zauważyć wzrost ilości statków o 56, zaś tonażu o 14.000 ton.

Ze statków. które zawinęły w marcu 247 było angielskich, 172 niemieckich. 124 holenderskich. 58 norweskich, 42 francuskich, 42 belgijskich. 41 duńskich, 41 szwedzkich. 13 amerykańskich, 11 fińskich, 10 włoskich, 9 greckich, 9 rosyjskich. po 7 japońskich i estońskich. po 6 łotewskich i portugalskich, 5 jugosłowiańskich, 4 brazylijskie, 3 hiszpańskie. po 2 panamskich, polskich i litewskich i 1 islandzki.

WIADOMOŚCI HANDLOWE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

USPRAWNIENIE EKSPORTU POLSKIEGO DO HISZPANJI.

„Żegluga Polska" z dn. 10. bm. uruchomiła nową linję regularną Gdyni i Gdańska do portów hiszpańskich: Pasajes, Bilbao i Barcelona. Statki odchodzić będą z Gdyni co tydzień w każdy wtorek. Ładunki będą w Antwerpji przeładowywane na statki linji korespondującej z „Żeglugą Polską" i kierowane bezpośrednio do wyżej wymienionych portów hiszpańskich. Czas trwania transportu z Gdyni do Pasajes wynosić będzie 8 dni, do Bilbao 9 dni i do Barcelony 12 dni. Przeładunek w Antwerpji odbywać się będzie wprost ze statku na statek, a nie tak, jak dotychczas miało to w wielu wypadkach miejsce za pośrednictwem barki. Do przeładunku będą używane platformy. co wyklucza możność uszkodzenia towaru. W wymianie towarowej z Hiszpanją uruchomienie tej regular-

nej komunikacji okrętowej winno odgrywać bardzo poważną rolę, przyczem przedewszystkiem przy eksporcie z Polski brane być mogą pod uwagę jaja: z Hiszpanji do Polski transporty owoców południowych.

Dla eksportu polskiego może być brany pozatem pod uwagę szereg innych towarów, jak drzewo, meble gięte, nasiona, wyroby hutnicze i t. d.

EKSPORT POLSKI DO ALGIERJI.

Eksport polski do Algierji w ciągu dwu ostatnich lat kształtował się w sposób następujący:

	1933 r.	1932 r.
	w kwintalach	
Jarzyny strączkowe	1.732	1.375
Drzewo budowlane	6.790	8.900
Klepki dębowe	380	160
Drzewo w łubkach	360	—
Meble	4	—
Krzesła gięte	6	13
Dykty	681	295
Art. sanit. z fajansu	465	200
Oleje ciężkie	132	726
Parafina	234	327
Świece	2.128	2.609
Węgiel	1.034.000	672.800

Znaczny wzrost eksportu do Algierji wykazują:

jarzyny strączkowe o	26,0%
art. sanit. z fajansu o	132,5%
węgiel o	59,3%

W sumie importu węgla uwidocznione są ilości przywiezione do portów algierskich, przeznaczone na aprowizację statków, które nie weszły w obręb celny Algierji.

Wzrost importu świadczy o tem, że dane towary pochodzenia polskiego są cenione na rynku.

TRAKTATY I UKŁADY HANDLOWE.

FRANCJA. W dniu 24 marca br parafowano w Paryżu układ polsko-francuski, ustalający wzajemne kontyngenty importowe na bieżący kwartał.

RUMUNJA. W dniu 4 bm. podpisany został układ kontyngentowy z Polską, który obowiązywać będzie do końca czerwca br. Układ zawiera obustronne kontyngenty.

WIELKA BRYTANJA. W myśl parafowanego projektu traktatu handlowego łotewsko-angielskiego. Łotwa ma zagwarantowane przyznanie stałego kontyngentu na masło, zaś dostawy węgla angielskiego mają pokrywać 75 proc. całego zapotrzebowania Łotwy na węgiel.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 27. III. DO 7. IV. 1934 R.

AUSTRJA. Projektowana jest zniżka cła na pszenicę, która ma być w najbliższej przyszłości wprowadzona w życie. Rozszerzoną została lista towarów, podlegających reglamentacji importu, przez wciągnięcie do niej tkanin wełnianych, specjalnie niewymienionych (poz. 180), wyrobów lanych (poz. 407), części porcelanowych do instałacyj elektrycznych, soli glauberskiej.

BUŁGARJA. Zniesiony został bezcłowy import dwuwęglanu sody, sprowadzonego dla celów przemysłowych.

CZECHOSŁOWACJA. Rozporządzeniem z dnia 30 marca 1934 r. zryczałtowany został podatek obrotowy na tkaniny bawełniane, jutowe, wełniane, konfekcję, ceratę, (6 i pół proc.) przędzę bawełnianą, konopną, lnianą, jutową, wełnianą — 13%. Konfekcja galanteryjna 5 i pół proc.

FINLANDJA. Na mocy zawartego w dn. 24 marca 1934 r. traktatu z Niemcami przyznała Finlandja cały szereg zniżek celnych na rzecz Niemiec, m. innemi na mąkę i kaszę, krochmal, przędzę wełnianą, tkaniny specjalnie niewymienione, wyroby z drzewa, wyroby z tektury, książki i broszury, blachę itp.

Przedłożony został parlamentowi do zatwierdzenia projekt zmiany stawek celnych na szereg towarów; powyższy projekt przewiduje m. innemi zwyżkę cła (w sześciu wypadkach) i wprowadzenie nowych ceł opatrzonych gwiazdką (upoważnienie Rządu do 4-krotnej zwyżki cła w ciągu roku) na trzodę chlewną i mięso wieprzowe, masło naturalne, sztuczne, tłuszcze dla wyrobu margaryny, pościel i koła z oponami do wozów ciężarowych. Zniżka celna wzgl. zniesienie cła ma być zastosowane do drutu niklowego lub miedzianego, olejów i tłuszczów sprowadzonych dla produkcyj mydła i soli. Jednocześnie z powyższem przedłożony został projekt wprowadzenia podatku od margaryny i wyrobów i wszelkiego rodzaju paszy.

FRANCJA. Rozporządzeniem z dnia 25 marca 1934 roku podwyższone zostało cło na dekstrynę (poz. 319 ter.) w taryfie minimalnej z 140.25 na 200 fr. od 100 kg.

Obniżona została opłata licencyjna od sardynek z 80 na 50 fr. i konserw rybnych z 40 na 30 fr. za 100 kg. brutto.

„Journal Officiel" z dnia 29. III. 34 ustala nowe kontyngenty importowe na II kwartał r. b. na artykuły rolne, a z dnia 1. IV. 34 r. na artykuły przemysłowe. Rozporządzenie, ustalające kontyngenty rolne, nie przewiduje podziału ich na poszczególne kraje, także nie są podzielone kontyngenty przemysłowe w zakresie artykułów skontyngentowanych na podstawie dekretu z 30. XII. 33.

Dekretem z dnia 13 marca br. została ustanowiona przy Prezydjum Rady Ministrów komisja, mająca za zadanie ustalanie kontyngentów na import towarów z zagranicy.

GRECJA. Według zarządzenia greckiego min. finansów i gosp. narodowej producentom tkanin wełnianych przyznano na okres do 15 maja br. (licząc od 16 listopada r. ub.) kontyngent dodatkowy na przędzę wełnianą, wynoszący 10 proc. kontyngentów dotychczasowych.

Poselstwo Greckie w Warszawie odmawia legalizacji świadectw pochodzenia towarów polskich, co uniemożliwia w chwili obecnej uskutecznianie dostaw z Polski na rynek grecki.

HISZPANJA. Rozporządzeniem z dnia 10 marca 1934 roku wprowadzony został tymczasowy zakaz importu jodu surowego i jodków. Zakaz ten nie dotyczy wyżej wymienionych artykułów będących w drodze lub zgłoszonych do odprawy celnej.

Dekret z 10 marca 1934 roku przewiduje, że jako dumping uważane będzie oferowanie na rynku hiszpańskim towarów zagranicznych po cenach niższych niż notowane na rynkach światowych bez względu na przyczynę tak niskiego poziomu cen, zwłaszcza jednak w wypadku: 1) gdy towar korzysta z premij rządowych lub prywatnych, 2) gdy surowce przy imporcie do Hiszpanji podlegają cłom wyższym niż wyroby z nich, 3) w zakresie towarów stanowiących przedmiot sprzedaży kartelów, trustów i t. p., 4) wyrobów więźniów, 5) wyrobów, przy których produkcji nie są przestrzegane normy przepisów międzynarodowych co do świadczeń społecznych. W wypadkach dumpingu rząd hiszpański ma prawo zastosować podwyższone stawki celne, ustalać kontyngenty przywozowe lub nawet wydawać zakazy przywozu.

HOLANDJA. Upływający z dniem 1 kwietnia termin kontyngentowania importu odkurzaczy i ich części przedłużony został do 31 marca 1935 przyczem jako bazę ustalono 80 proc. importu w latach 1930/31/32. Pozatem przedłużone zostało do 21 maja 1934 kontyngentowanie importu zapałek i przedłużone o dalszych 12 miesięcy kontyngentowanie importu mąki żytniej.

ŁOTWA. Decyzją Rządu przedłużony został o 1 rok upływający z dn. 31 marca 1934 r. termin obowiązywania zwyżek celnych.

NIEMCY. Ogłoszony przez „Reichstelle für Devisenbewirtschaftung" kontyngent przydziału dewiz wynosi 35 proc. na kwiecień. Jednocześnie kredyty rembursowe zostały zmniejszone o 30 proc.

RUMUNJA. Stosownie do nowego zarządzenia min. finansów do prośby o pozwolenie dewizowe należy dołączyć świadectwo w oryginale. Przy przedstawieniu towaru do odprawy celnej winien importer przedłożyć oryginał świadectwa pochodzenia i jego kopję, która zostaje w aktach urzędu celnego, a oryginał zwraca się dla przedłożenia go Bankowi Narodowemu przy staraniach o przydział dewiz.

Nowy system kontyng. importu, który obowiązuje od 1. 4. do 1. 7. 1934 r. ma charakter przejściowy. Wprowadza on pewne dalsze ograniczenia przywozu, utrzymując jedynie pewne ułatwienia w przywozie instalacyj fabrycznych i kopalnianych.

SZWAJCARJA. Rozporządzeniem z dnia 19 marca 1934 r. zniesioną została reglamentacja importu fasoli (poz. 8), grochu (9), innych strączkowych (10), soczewicy (10), nasienia kanarkowego i wyki (220). Natomiast z mocą obowiązującą od 3 kwietnia 1934 r. reglamentacji podlega import fasoli, grochu, soczewicy i innych strączkowych, stanowiących paszę dla bydła.

SZWECJA. Weszła w życie ustawa z dnia 2 marca r. b„ ustalająca cło dodatkowe na poz. 112 — cukier owocowy i krochmalny w wys. — kor. szw. 6 50 od 100 kg., oraz poz. 620 — dekstryna i klej krochmalny oraz środki apreturowe, zawierające dekstrynę, krochmal, glukozę i t. p. w wys. kor. szw. 5.— od 100 kg.

URUGWAJ. Rozporządzeniem z dnia 27 stycznia 1933 r. zniesioną została dodatkowa opłata celna na radjoaparaty.

W. BRYTANJA. Podwyższone zostało cło z 10 na 20 proc. względnie z ½ d. od 1 lb na beczki i kadzie żelazne.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z POLSKIMI EKSPORTERAMI.

Firma niemiecka poszukuje stałych dostawców trzóstki wołowej i wieprzowej oraz przytarczycy w świeżo mrożonym stanie R/7474/66/Gi.

Firma niemiecka interesuje się smalcem kurzym. R/8223/31/Gi.

Firma niemiecka prosi o oferty na rzepak cif Hamburg. R/7844/34/Pi.

Firma belgijska prosi o ofertę na marchew i cebulę franco Aix la Chapelle. R/7413/25/Pi.

Dwie poważne firmy greckie pragną nabywać w Polsce przędzę, jak również tkaniny wełniane i bawełniane (batysty, popeliny, muśliny, zefiry, oxfordy, flanele itp.) P/8504/46/Z

Poważna firma grecka interesuje się importem z Polski papieru do odbitek fotograficznych, płyt i filmów do fotografji. P/8506/21/Z.

Firma w Prusach Wschodnich poszukuje dostawców dren. Sprawa jest bardzo pilna. P/7553/65/Sz.

Firma w Palestynie pragnie zakupić parafinę. P/7627/42/Sz.

Firma w Meksyku interesuje się importem wikliny do wyrobu mebli. P/8182/65/Sz.

Biuro zakupów firmy amerykańskiej w Berlinie poszukuje dostawców artystycznych wyrobów porcelanowych, szklanych oraz chemicznych, jak również wyrobów szklanych i ceramicznych do użytku domowego. P/8023/65/Sz.

Firma niemiecka interesuje się importem z Polski drzewa sosnowego, dębowego. P/7840/21/Ro.

Istnieją możliwości eksportu do Holandji siedzeń do krzeseł. P/7923/40/Ro.

Firma holenderska interesuje się importem deseczek multiplexowych. P/7924/40/Ro.

Firma w Ameryce interesuje się importem mebli giętych. P/7486/55/Ro.

SPRAWY TURYSTYCZNE

GDYNIA JAKO MIĘDZYNARODOWE CENTRUM TURYSTYCZNE.

Gdynia posiada już obecnie szereg morskich połączeń pasażerskich. Linje regularne pasażerskie łączą ją z portami Anglji, Szwecji, Finlandji, Estonji, Belgji, Holandji, Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej i Kanady. Z dniem postawienia na linję nowych statków PTTO ruch z Ameryką się wzmoże i prawdopodobnie przyciągnie turystów amerykańskich.

W związku z tem już obecnie istnieją realne możliwości rozwoju ruchu przyjezdnych z wyżej podanych i przez wyżej podane kraje do Polski i przez Polskę do krajów sąsiednich, jak Rumunja, Czechosłowacja i t. d. W szczególności może być dla nas korzystnem ściągnięcie na Gdynię i przez Polskę ruchu podróżnych i do krajów dalszych, w stosunku do których Polska, a z innych krajów Rumunja, są krajami tranzytowemi.

Przy należytej organizacji propagandy i przejazdów kolejowych. może być skierowany przez Polskę i Rumunję ruch pasażerski pomiędzy krajami leżącemi nad Bałtykiem a Morzem Czarnem, przez które idą dalej trakty na Turcję, Małą Azję, Egipt. Te trakty zazębiają się dalej o trakty na Bagdad, Persję, Indje, Afrykę Wschodnią, Australję, Daleki Wschód itd.

Rozwinięcie tego ruchu przez Gdynię i przez Polskę. łącznie z turystyką do Polski i do krajów sąsiednich dałoby Polsce znaczne korzyści.

Gdynia i nasze wybrzeże morskie posiadają pozatem samodzielne walory turystyczne. Pobyt nad Bałtykiem z jego orzeźwiającem powietrzem jest nader przyjemnym dla mieszkańców Południa. Przed wojną znaczne ilości turystów z południa przyjeżdżały latem do Finlandji i wogóle nad Bałtyk, aby uchronić się przed uciążliwemi upałami letniemi swych krajów.

Publiczność wszędzie szuka rozmaitości. Turystyka szuka nowych wrażeń i nowych dróg. Oklepane szlaki turystyczne zaczynają nudzić. Z drugiej strony zainteresowanie Polską stale rośnie. Można więc przypuszczać, iż Polska posiada dane, aby przy warunkach sprzyjających, stać się modnym krajem turystycznym, a jest wiadomem znaczenie ruchu przyjezdnych z punktu widzenia bilansu płatniczego kraju.

Aby te możliwości stworzyć i wykorzystać, Gdynia, również jak i jej zaplecze winny się zawczasu przygotować. Jako termin przygotowania odpowiedniej organizacji należy przyjąć datę postawienia na linję nowych statków PTTO, uruchomienie których w związku z dążeniem Linji do ściągnięcia na Polskę turystów amerykańskich, będzie między innemi imperatywnie wymagało rozwiązania w Gdyni problemu hotelowego.

Aby do poruszonego zagadnienia podejść bliżej, należałoby przystąpić do utworzenia t. zw. „Bureau d'etudes", któreby postawiło sobie za zadanie dokładne i wszechstronne przestudjowanie całokształtu wysuniętego zagadnienia, oraz opracowanie szczegółowego planu akcji, zmierzającej do jego zrealizowania.

TARGI I WYSTAWY

XV TARGI MEDJOLAŃSKIE

Biuletyn Izby Handlowej italsko-polskiej w Medjolanie podaje następujące interesujące dane o XV Targach Medjolańskich:

Na olbrzymią skalę zakrojona, doroczna impreza włoska — Międzynarodowe Targi Medjolańskie, zapowiada się w bieżącym, piętnastym roku jej istnienia, może bardziej imponująco niż w latach poprzednich. Dzięki niezmordowanym wysiłkom kierownictwa Targów, coraz bardziej doskonałej ich organizacji, oraz co rok wzrastającemu zainteresowaniu najszerszych kół przemysłu i handlu międzynarodowego, impreza ta stwarza dziś jedyne w swoim rodzaju tło dla uplastycznienia postępów wszelkiego rodzaju twórczości nietylko włoskiej, lecz także i zagranicznej.

W roku bieżącym, na 325.000 met. kw. przestrzeni wystawy, powstają nowe pawilony, oraz wzbogacają się Targi kilkoma nowemi działami, względnie powiększeniem i wyodrębnieniem niektórych już dawniej istniejących działów i sekcyj. Na uwagę zasługuje pierwszy oficjalny udział Łotwy, która będzie w tym roku miała swój własny pawilon. Na specjalną wzmiankę zasługuje, umieszczony w pawilonie „Arnaldo Mussolini", dział pomarańcz i cytryn (agrumi). Jak wiadomo owoce te stanowią poważny artykuł handlu włoskiego, to też Ministerstwo Rolnictwa pragnie dać możliwie kompletny obraz kultury tych bogatych w witaminy produktów ziemi italskiej.

Za oryginalny należy uważać pomysł urządzenia działu opakowania, który ma za cel uwydatnienie korzyści, jakie może dać w handlu odpowiednie, gustowne i praktyczne opakowanie towarów.

Mleczarstwo zademonstruje publiczności nietylko najbardziej nowoczesną aparaturę, mającą służyć do wszelkiego rodzaju przeróbki tego cennego alimentu lecz również i współczesną organizację sprzedaży i dostawy produktów mleczarskich. Przy dziale tym urządzonych będzie kilka wzorowych sklepów .

Wkońcu, jeśli chodzi o nowości tegorocznych Targów, na wzmiankę zasługuje ogólny dział informacyjny. W pawilonie ex Orafi na parterze, znajdzie publiczność biura informacyjne powołane do udzielania zwiedzającym objaśnień najrozmaitszego rodzaju, od bankowych do turystycznych włącznie.

Ministerstwo Komunikacji, jak zwykle, udzieli zniżki 50% dla zwiedzających XV Targi Medjolańskie.

W roku bieżącym Pawilon Polski będzie zorganizowany przez Stowarzyszenie Kupców w Warszawie. Konkretne dane, któremi rozporządza Stowarzyszenie wykazują niezbicie, że cały szereg artykułów produkcji polskiej może liczyć na pozyskanie odbiorców na rynku włoskim dotychczas niewykorzystanym należycie przez eksport polski.

Pamiętać jednocześnie należy, że Targi Medjolańskie dają możność nawiązania kontaktu nietylko z Włochami lecz i z innemi krajami. W roku ubiegłym brało udział w Targach 30 narodowości, a liczba zwiedzających przekroczyła dwa miljony.

TARGI MIĘDZYNARODOWE W BUDAPESZCIE.

W dniach od 4 do 14 maja odbędą się w Budapeszcie doroczne Targi Międzynarodowe, zazwyczaj cieszące się znaczną frekwencją i dające możność zadzierzgnięcia stosunków handlowych, dokonania tranzakcyj, oraz zaznajomienia się z eksponatami szeregu państw, które w Targach biorą udział.

W związku z tem projektowane jest zorganizowanie na Targi wycieczki do Budapesztu osób, które Targami się interesują.

M. in. organizacją tego rodzaju wycieczki zajęta jest Agencja Turystyczna W. Butkis w Gdyni, która posiada wszelkie dane z tą wycieczką połączone.

WIZY NA PASZPORTY DLA UDAJĄCYCH SIĘ NA TARGI LEWANTYŃSKIE.

Biuro Paszportowe Ambasady Angielskiej wydawć będzie wizy na wyjazd na Targi Lewantyńskie w Tel-Aviv na następujących warunkach:

Wizy podróżnicze do Palestyny udzielane będą kupcom, przemysłowcom, hurtownikom, urzędnikom obsługującym pawilony handlowe i członkom delegacyj handlowych bez żądania złożenia kaucji, jako gwarancji powrotu do Polski przy zachowaniu poniższych warunków:

1) Kupcy, przemysłowcy, hurtownicy oraz członkowie delegacyj handlowych powinni złożyć listy polecające odnośnego urzędu państwowego, względnie Izby Handlowej lub znanej instytucji bankowej. Dla funkcjonarjuszów pawilonów wystawowych koniecznem jest przedstawienie listu polecającego Komitetu Targów Lewantyńskich.

2) Każdy zgłaszający się po wizę powinien posiadać poszport zagraniczny swego kraju, ważny na okres conajmniej 6 miesięcy od daty zgłoszenia się po wizę.

3) Każdy zgłaszający się powinien przedstawić dowody, że posiada dostateczne środki materjalne dla utrzymania siebie w Palestynie i że nie ma zamiaru pozostawać w Palestynie ani też poszukiwać tam lub przyjmować zajęcia.

4) Kupcy, przemysłowcy i hurtownicy powinni pozatem przedstawić do wglądu swe patenty w chwili zgłoszenia się po wizy.

5) Wizy udzielone, zgodnie z powyższemi wymogami, będą ważne na jednorazową podróż w okresie od 15. IV. do 20. V. 1934 roku.

6) Nie będą udzielane wizy małoletnim dzieciom osób udających się do Palestyny dla zwiedzenia Targów.

7) Ze względu na znaczne nadużycia przy udzielaniu ułatwień podczas wydawania wiz na Targi w roku 1932, które spowodowały znaczny dopływ niedozwolonej imigracji do Palestyny. wizy podróżnicze nie będą udzielane pracownikom i pracowniczkom, drobnym handlowcom lub osobom, które nie są w stanie pokryć wydatku podróży o ile nie złożą depozytu w wysokości 60 funtów szterlingów w równowartości w walucie miejscowej jako gwarancji. że nie zostaną w Palestynie bez zezwolenia. I w tym wypadku jednak wizy będą udzielone za okazaniem powrotnego biletu podróży oraz dowodów posiadania dostatecznych środków na utrzymanie podczas pobytu w Palestynie.

8) Biuro paszportowe zastrzega sobie prawo odmówienia wizy bez wskazania przyczyn. Wskazanem jest, aby zgłaszający się po wizę we własnym interesie zgłaszali się osobiście do Biura Paszportowego.

KOMUNIKATY

KOMUNIKAT ZWIĄZKU EKSPORTERÓW ZIEMNIAKÓW.

W handlu ziemniaczanym miesiąc marzec stanowił corocznie moment zwrotny. Również w roku bieżącym począwszy od 10-go marca w handlu eksportowo-ziemniaczanym dało się zauważyć poważne ożywienie. Szereg firm eksportowych polskich zawarło umowy na dostawę sadzeniaków ziemniaczanych do Belgji, Francji, Zagłębia Saary itd. i to na poważne ilości. Zagranica w tym roku żąda prawie wyłącznie ziemniaków uznanych. natomiast producenci rolni, nie zachęceni niskiemi cenami ubiegłorocznemi, wstrzymywali się od kwalifikacji ziemniaków, wskutek czego w podaży dał się zauważyć niedobór odmian kwalifikowanych. Ceny, jakie płacono rolnikom za ziemniaki uznane wahały się od zł 5,50 — 6.50 za 100 kg. loko stacja załadowania bez worka.

Popyt na ziemniaki jadalne ze strony eksporterów był nieznaczny i wbrew oczekiwaniom na rynku daje się zauważyć dość znaczną podaż ziemniaków jadalnych. Ceny uzyskiwane przez rolników za ziemniaki jadalne wahały się od zł 3—3,50 za 100 kg loko stacja załadowania, a tylko w wypadkach wyjątkowych dochodziły do zł 4,— za 100 kg. W centralnych i wschodnich województwach gdzie rzekomo miał być znaczniejszy niedobór w zbiorach ziemniaków, ceny wahały się w granicach 3.50 — 4.— zł za 100 kg. loko stacja załadowania. Dostawy ziemniaków. dla Wileńszczyzny. idące z województw centralnych, odbywały się również po tych cenach, wskutek czego województwa zachodnie prawie że nie uczestniczyły w aprowizacji województw północno-wschodnich.

Ceny detaliczne w sklepach wykazywały tendencję zniżkową i niejednolitą.

Z powodu trudnego położenia przemysłu krochmalniczego, popyt na ziemniaki fabryczne jest bardzo mały, a ceny płacone za % kg. skrobi oscylowały od 16—19 groszy.

Z REJESTRU HANDLOWEGO

Do tutejszego rejestru handlowego, oddział A pod Nr. 196 wpisano dziś firmę Juljan Borkowski z Nowego, a jako jej właściciela kupca Juljana Borkowskiego tamże.

Kupcowi Jerzemu Borkowskiemu z Nowego udzielono prokury.

Nowe, dnia 5 lipca 1933 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym Dział A pod Nr. 134 wpisano:

Jurkowski i S-ka, Biuro Sprzedaży i Skład Fabryczny trucizny na szczury pod nazwą „Juropa" w Nowemmieście.

Oznaczenie wspólników: 1) Damazy Jurkowski, aptekarz z Radzyna, 2) Stanisław Rost, kupiec z Nowegomiasta, 3) Ks. Klemens Pape z Nowegomiasta.

Stosunki prawne: Jawna spółka handlowa. Spółka rozpoczęła swe czynności dnia 1 marca 1934 r. Do łącznego zastępstwa spółki są wyłącznie upoważnieni: 1) Stanisław Rost, i 2) ks. Klemens Pape.
Nowemiasto, dnia 22 lutego 1934 r.
Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 27 przy firmie: Łuszczarnia Ryżu Wasserberger i S-ka Spółka Komandytowa w Gdyni, 16 lutego 1934 dopisano: do spółki wstąpił jeden komandytarjusz, oraz że wkład jednego z komandytarjuszy został zmniejszony.
Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 178, dnia 13 września 1933 r. wpisano firmę: „Optynaut" D. Glezer, Spółka komandytowa w Gdyni. Osobiście odpowiedzialną wspólniczką jest Dorotea Glezer z Gdańska. Optykowi Mojżeszowi Glezerowi z Gdyni udzielono prokury. Spółka rozpoczęła swe czynności dnia 1 stycznia 1933 r.
Do spółki wstąpił jeden komandytarjusz.
Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym wpisano przy firmie Towarzystwo Osadnicze z ograniczoną poręką w Toruniu dnia 26 stycznia 1934: W miejsce dotychczasowego członka Zarządu Tomaszewskiego wybrano Marjana Reinkego z Torunia.
Sąd Grodzki Toruń.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 249 dnia 14 sierpnia 1933 wpisano firmę: Przedsiębiorstwo robót inżynierskich inż. Leszek Muszyński i Inż. Juljusz Arkin, Spółka budowlan.-chłodnicza, Spółka z ograniczoną poręką w Gdyni. Przedmiotem spółki jest prowadzenie wszelkiego rodzaju robót inżynieryjno-budowlanych, a między niemi i budowy chłodni. Kapitał zakładowy spółki wynosi 20.000 złotych. Kierownikami firmy są: Leszek Muszyński i Juljusz Arkin, obaj inżynierowie w Warszawie. Umowę spółkową zawarto 19 lipca 1933 r. Wszelkie zobowiązania, umowy, kontrakty, weksle, żyra, czeki, pełnomocnictwa, akty notarjalne i hipoteczne w imieniu spółki podpisują obaj zarządcy. pozostałe zaś czynności, to jest podpisywanie korespondencji, niezawierającej zobowiązań, odbiór wszelkiego rodzaju korespondencji i pieniędzy oraz towarów w imieniu spółki odbywać się będzie za podpisem jednego z zarządców. Spółka zawarta została do dnia 31 grudnia 1934 r. O ile na pół roku przed tym terminem jeden wspólnik nie wypowie drugiemu, to spółka przedłuża się na rok następny i tak dalej, dopóki nie nastąpi wypowiedzenie na pół roku z góry.
Sąd Grodzki w Gdyni.

Sąd Grodzki w Bydgoszczy zawiadamia, że zamierza wykreślić z urzędu firmę Albert Woythaler w Bydgoszczy zap. w tut. rejestrze handlowym w oddziale A pod Nr. 835 i w tym celu zakreśla czasokres 3 miesięcy do wniesienia ewentl. sprzeciwu.
Bydgoszcz, dnia 16 stycznia 1934 r.
Sąd Grodzki.

Sąd Grodzki w Bydgoszczy zawiadamia, że zamierza z urzędu wykreślić jawną spółkę handlową pod firmą Holzhandelgeschaft Schiller u. Co. Memel filja w Bydgoszczy, zapisaną w tut. rejestrze handlowym w oddziale A pod Nr. 1073 i w tym celu zakreśla czasokres 3 miesięcy do wniesienia sprzeciwu.
Bydgoszcz, dnia 22 stycznia 1934 r.
Sąd Grodzki.

Sąd Grodzki w Bydgoszczy zawiadamia, że zamierza wykreślić z urzędu firmę Tiefbaugeschaft, właśc. Erich Biehler w Bydgoszczy, zap. w tut. rejestrze handlowym w oddziale A pod Nr. 826 i w tym celu zakreśla czasokres 3 miesięcy do wniesienia ewentl. sprzeciwu.
Bydgoszcz, dnia 16 stycznia 1934 r.
Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B, pod Nr. 57, przy firmie „Giesche", Towarzystwo Węglowe Spółka z ograniczoną poręką w Gdyni, dnia 23 stycznia 1934 r. dopisano: Prawo zastępowania spółki przez likwidatora wygasło. Spółka wygasła.
Sąd Grodzki w Gdyni.

W tut. rejestrze handlowym, w dziale B, na stronie 51, odnośnie firmy Towarzystwo Akcyjne „Plon" Dom Zbożowy i Komisowy Oddział Inowrocław w Inowrocławiu, ul. Dworcowa 21, wpisano dziś co następuje: „Udzieloną prokurę Janowi Głowińskiemu z Janowca odwołano".
Inowrocław, dnia 9 lutego 1934 r.
Sąd Grodzki.

W tut. rejestr handlowy „Daimon", Spółka z ogr. odpow., Polska Fabryka Ogniw i Bateryj, Starogard, ul. Kościuszki 122, wpisano, że kapitał zakładowy został podwyższony na 100 000 zł, i że cały nowy udział w kwocie 80.000 zł, został wpłacony.
Starogard, dnia 12 lutego 1934 r.
Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym ,oddział B pod Nr. 64 wpisano dziś przy firmie „Labor", spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, Poznań, filja w Tczewie. że w miejsce odwołanego kierownika spółki, Eryka Peschken, kierownikiem spółki jest Ryszard Stiller z Puszczykowa.
Tczew, w lutym 1934 r.
Sąd Grodzki.

Do tutejszego rejestru handlowego, pod Nr. 3. R. H. B. 40 zapisano dziś przy firmie „Unia" Zjednoczone Fabryki Maszyn dawniej A. Ventzki i Peters Sp. Akc. w Grudziądzu, że uchwałą zwyczajnego walnego zgromadzenia z dnia 29 kwietnia 1933 r. zmieniono statut — brzmienie firmy — firma brzmi „Unia" Zjednoczone Fabryki Maszyn dawniej A. Ventzki i Peters Spółka Akcyjna.
W Brodnicy znajduje się oddział.
Grudziądz, dnia 11 października 1933 r.
Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B, pod Nr. 280, wpisano przy firmie: Unitas — Spółka Węglowa z ogr. odp. Katowice, oddział w Bydgoszczy, że kierownictwo generalnego dyrektora Arweda Pistorinsa wygasło.
Bydgoszcz, dnia 15 lutego 1934 r.
Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 154, przy firmie: „Balto-Polak", Zakłady Graficzne i Wydawnicze, Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Gdyni, dnia 26 stycznia 1934, dopisano, iż odwołano kierownika Pawła Kamrowskiego, a w jego miejsce ustanowiono kierownikiem spółki Augusta Kura, urzędnika prywatnego z Gdyni.
Sąd Grodzki w Gdyni.

Do tutejszego rejestru handlowego pod Nr. 3 R. H. B. 39 zapisano dziś przy firmie Herzfeld i Victorius Spółka Akcyjna w Grudziądzu, że postanowieniem walnego zgromadzenia akcjonarjuszów z dnia 4 stycznia 1932 r. uchwalono zmianę § 3 ustępu I, punkt a) i b) statutu spółki — (kapitał akc. spółki wynosi 3.000.000 zł) i podzielony jest na 27.320 sztuk akcyj serji A na okaziciela każda po 100 zł nominalnej wartości, na 2.680 sztuk akcyj serji B. imiennych, każda po 100 zł. nominalnej wartości.
Grudziądz, dnia 10 lutego 1934 r.
Sąd Grodzki.

Do tutejszego rejestru handlowego, oddział B. pod Nr. 221, dnia 3 stycznia 1933 r. wpisano firmę: Towarzystwo handlowo-ekspedycyjne „Mosped", Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością. Siedziba spółki jest w Gdyni. Przedmiotem przedsiębiorstwa jest prowadzenie przedsiębiorstwa handlowo-ekspedycyjnego. Kapitał

zakładowy wynosi 20.000 złotych. Kierownikami spółki ustanowiono: Grzegorza Piotrowskiego, Natana Hamburgera i Szlama Erlicha — wszystkich z Warszawy. Umowę spółkową sporządzono dnia 3 października i 15 listopada 1932 r. Do wszelkich tranzakcyj handlowych w imieniu spółki, kupna i sprzedaży towarów, przyjmowania zobowiązań, podpisywania weksli, czeków i tratów, podejmowania pieniędzy spółkowych z banków, od władz i instytucyj kredytowych, od osób prywatnych, podpisywania w imieniu spółki rachunków, korespondencji, oraz zawierania wszelkiego rodzaju aktów urzędowych i udzielania pełnomocnictw i prokur uprawnieni są dwaj kierownicy łącznie. Każdy kierownik uprawniony jest do odbierania w imieniu spółki za pokwitowaniem pod stemplem firmowym z poczty, telegrafu przystani, kolei, kantorów i od osób prywatnych wszelką korespondencję, przekazy, przesyłki i wszelkie towary.

Sąd Grodzki w Gdyni

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B, pod Nr. 266 dnia 30 stycznia 1934, wpisano firmę: P. Karberg & Co. Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością. Siedziba spółki jest w Gdyni. Przedmiotem przedsiębiorstwa jest import i eksport towarów wszelkiego rodzaju. Kapitał zakładowy spółki wynosi 10.000 złotych, podzielone na dziesięć udziałów równej wysokosci. Każdy spólnik może mieć większą ilość udziałów. Członkiem zarządu jest Karberg Peter Christian, kupiec w Sopotach. Thaarupowi Jörgenowi, kupcowi w Gdańsku udzielono prokury. Umowę spółkową zawarto 16 stycznia 1934 r. Pismem, przeznaczonem do ogłoszeń spółki jest „Monitor Polski".

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B, pod Nr. 242 przy firmie: Kompanja Handlu Zamorskiego, Spółka Akcyjna w Gdyni, dnia 23 lutego 1934 r. dopisano. iż Dr. Wojciechowi Biesiadeckiemu w Warszawie udzielono prokury.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszy rejestr handlowy „Polski Steinmetz, Towarzystwo Eksploatacji Patentów Steinmetza, spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Starogard" wpisano, że prokura Witolda Steiborna i Józefa Gendaszyka wygasła.

Starogard, dnia 14 marca 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszy rejestr handlowy wpisano:

Zakłady Przemysłowe M. Krenski, Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Starogardzie.

Przemysł drzewny.

Kapitał zakładowy spółki wynosi 10 000 zł. Każdy spólnik może mieć tylko jeden udział.

Jako członków zarządu ustanowiono wszystkich spólników, którzy mogą zastępować spółkę każdy z osobna:

Michała Krenskiego w Starogardzie,
Władysława Krenskiego w Starogardzie,
Alojzego Krenskiego w Rytlu,
Józefa Krenskiego w Starogardzie.

Starogard, dnia 20 marca 1934 r.

Sąd Grodzki.

Do tutejszego rejestru handlowego zapisano dziś pod Nr. 3. R. H. A. 979 przy firmie Irena Andrzejewska, skład bławatów, towarów krótkich i konfekcji w Grudziądzu, właśc. Irena Andrzejewska z Rawicza, że firma wygasła.

Grudziądz, dnia 22 marca 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 268, dnia 10 lutego 1934 r. wpisano Powszechny Bank Związkowy w Polsce Spółka Akcyjna w Warszawie, Oddział w Gdyni: — po francusku: Societe Generale de Banque en Pologne Societe Anonyme a Warszawa succursale a Gdynia; po angielsku: General Banking Corporation of Poland Limited at Warszawa, Gdynia branch; po niemiecku: Allgemeiner Bank Verein in Polen Aktiengesellschaft in Warszawa, Filiale Gdynia; po włosku: Societa Generale di Banca in Polonia Societa Anonima in Warszawa, figlia Gdynia. Siedziba spółki jest w Warszawie; miejsce oddziału w Gdyni. Oddziały: we Lwowie, Krakowie, Bielsku, Białej, Drohobyczu, Cieszynie, Przemyślu, Stanisławowie i Tarnowie. Oddział, mający siedzibę we Lwowie, nosi tytuł zakładu Głównego. Celem spółki jest załatwianie wszelkiego rodzaju interesów bankierskich, handlowych i przemysłowych. Kapitał zakładowy 8.000.000 zł., podzielony na 72.000 akcyj na okaziciela, oznaczonych lit. „A", oraz 8.000 akcyj uprzywilejowanych imiennych, oznaczonych lit. „B." całkowicie wpłacony. Zarząd (Dyrekcję) stanowią: Naczelny Dyrektor Dr. Wacław Fajans, dyr. Andrzej Szarski, obaj z Warszawy i dyrektor Adolf Herman Schotz ze Lwowa. Kierownikowi Jerzemu Hildtowi z Gdyni i Dr. Robertowi Tauschińskiemu z Soppot udzielono prokury dla oddziału w Gdyni z tem, iż za oddział Banku podpisują obaj wymienieni łącznie. Statut Spółki zatwierdzony przez Ministrów Przemysłu i Handlu oraz Skarbu opublikowany został w Nr. 62 „Monitora Polskiego" z 16 marca 192 r., obecnie zaś obowiązuje statut, uzgodniony z postanowieniami Rozp. Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o Prawie Akcyjnem (Dz. U. R. P. Nr. 39, poz. 383), zatwierdzony przez tychże Ministrów i opublikowany w Nr. 122 „Monitora Polskiego" z dnia 31 maja 1932 r. (Sprostowanie w Nr. 126 „Monitora Polskiego" z 4 czerwca 1932 r.) Firmę spółki podpisują łącznie bądź dwaj członkowie zarządu, bądź jeden członek zarządu łącznie z prokurentem, bądź dwaj prokurenci.

Jako niewpisane ogłasza się: Kapitał zakładowy dzieli się na 80.000 akcyj po 100 zł nominalnej wartości każda, z czego 72.000 akcyj zwyczajnych na okaziciela, oznaczonych lit. „A." i numerami od 1 do 24.000 oraz 32.001 do 80.000 oraz 8.000 akcyj uprzywilejowanych imiennych, oznaczonych lit. „B." i numerami od 24.001 do 32.000. Każda zwyczajna akcja 100 zł na okaziciela (lit. A.) daje prawo do jednego głosu, każda uprzywilejowana 100 zł akcja imienna daje prawo do 10 głosów. Dyrekcja składa się z dwóch do sześciu dyrektorów, mianowanych i odwoływanych przez Radę Banku.

Walne Zgromadzenie zwołuje dyrekcja przez dwukrotne ogłoszenie.

Obowiązkowe obwieszczenia Banku umieszczane będą w pismach przez prawo przewidzianych oraz w jednem z pism codziennych w miejscu siedziby Banku według wyboru Walnego Zgromadzenia.

Sąd Grodzki w Gdyni

W tutejszym rejestrze handlowym, wpisano dnia 18 lutego 1934 r. przy firmie: Toruński Port Drzewny, Towarzystwo Akcyjne Toruń W miejsce dotychczasowych członków Zarządu Mieczysława Stanki, Łucjana Basińskiego i Sylwestra Tomaszewskiego wybrano:

1) Bolesława Krzyszkowskiego, 2) Alojzego Kirsteina, 3) Jacka Domańskiego, wszyscy z Torunia, a w miejsce zast. członka zarządu Jana Piskorskiego — Franciszka Bałę z Torunia.

Sąd Grodzki Toruń

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 67 z dnia 7 marca 1934 r. przy firmie: Bergenske Baltic Transports Ltd. Spółka z ograniczoną poręką w Gdyni dopisano:

Udzielono prokury kupcowi Chrystopherowi Stockingerowi z Gdańska — Wrzeszcz.

Sąd Grodzki w Gdyni

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B pod Nr. 267 dnia 10 lutego 1934 r. wpisano firmę: Bałtyckie Aukcje Owocowe, Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, Baltic Fruits Auction Ltd. Siedzibą spółki jest Gdynia. Przedmiotem spółki jest prowadzenie w Gdyni i w kraju przedsiębiorstwa akcyjnego wszelkiego rodzaju artykułów tak krajowego jak i zagranicznego pochodzenia które według zwyczajów przyjętych w handlu zagranicz-

nym podlegają sprzedaży na aukcjach i to na rachunek własny i komisowy, dalej kontrola towarów ekspertyza, przeróbka, magazynowanie, ekspedycja i wszelkie operacje w zakres handlu zagranicznego wchodzące. Głównym przedmiotem operacyj aukcyjnych są owoce świeże i suszone. Kapitał zakładowy wynosi 50.000 zł, podzielony na 5 równych udziałów. Poszczególny udział może być dzielony. Każdy wspólnik może mieć tylko jeden udział. — Członkami zarządu są: Franciszek Modrzewski, handlowiec w Warszawie i Ludwik Mieczysław Rotstat, inżynier w Gdyni. Umowę spółkową ustalono dnia 8 lutego 1934 r. Imieniem spółki działają i podpisują dwaj członkowie zarządu.

Sąd Grodzki w Gdyni

Spólnik w osobie firmy „Adamas" Hartgestein Gesellschaft mit beschränkter Haftung w Gdańsku, wniosła jako rzeczową wkładkę zakładową:

a) prawa do eksploatacji zgłoszonych patentów i znaku ochronnego pod nazwą „Adamas" wartości 16.000 złotych.

b) prawa do eksploatacji patentu na wyrób nowej maszyny do ubijania betonu wartości 10.000 zł.

c) dostarczenie spółce 60.000 kilogramów materjału „Adamas" wartości 6.000 złotych

d) dostarczenie jednej maszyny do ubijania betonu systemu Peckie wartości 10.500 złotych.

Spólnik Otomar Zielke z Przyjaźni wniósł jako rzeczową wkładkę zakładową szopę drewnianą w Starej Pile wartości 2.500 złotych.

Organem spółki jest „Monitor Polski".

Sąd Grodzki w Gdyni

W tutejszym rejestrze handlowym oddział B pod Nr. 234 z dnia 4 kwietnia 1933 wpisano firmę: Towarzystwo Przemysłu Rybnego Bloomfields Spółka Akcyjna, po angielsku: „Bloomfields Fisch Industrial Co Limited Warsaw". Siedziba spółki jest w Gdyni. Przedmiotem przedsiębiorstwa jest prowadzenie w najszerszym zakresie handlu rybami morskiemi, organizowanie połowów morskich oraz importu i eksportu ryb morskich i innych oraz śledzi. — Kapitał akcyjny wynosi 250.000 zł. Kierownikami spółki są: Benno Friedmann, kupiec w Gdańsku, inż. Jan Podraszko w Warszawie i Neil Mackay w Great Yarmouth (Anglja). Prokury udzielono Henrykowi Gornowskiemu, handlowcowi w Gdyni. Umowę spółkową zawarto 11 lipca 1928 r. Uchwałą Walnego Zgromadzenia z 25 lutego 1933 r. zmieniono brzmienie paragrafu 5 statutu o tyle, iż siedzibą spółki jest Gdynia. O ile zarząd składać się będzie z jednej osoby będzie ona upoważniona do samodzielnego podpisywania w imieniu spółki wszelkich aktów i dokumentów. Przy wieloosobowym składzie zarządu wszelka korespondencja oraz pokwitowania z odbioru z poczty korespondencji nie wyłączając pieniężnej winny być podpisywane przez jednego członka zarządu. Weksle, czeki, pełnomocnictwa, akty notarjalne i hipoteczne oraz wszelkie akty prywatne i zobowiązania w imieniu spółki winny być podpisane przez dwóch członków zarządu względnie przez jednego członka zarządu łącznie z prokurentem.

Sąd Grodzki w Gdyni

Firmy portowe,

upoważnione do załatwiania formalności celnych w porcie gdyńskim

1. American Scantic Line, Gdynia-Port, tel. 1731, 1732.
2. Chłodnia i Składy Portowe, Gdynia-Port, tel. 2917—1579—1578
3. Warsz. Tow. Transportowe — ul. Świętojańska, tel. 2946—1344—2850
4. „Warta", Tow. Ekspedycyjne, Spółka z ogr. odp. Gdynia-Port, tel. 1931—2760
5. Składy Towarowe „Warrant" Sp. Akc. Gdynia, ul. Portowa.
6. „Pantarei", Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe, Sp. Akc., Gdynia-Port, tel. — 2977—1638—1679—1689
7. Schenker i Spółka — Międzynarodowe Transporty, Gdynia, ulica Starowiejska, tel. — tel. 2924. (Centrala Warszawa).
8. C. Hartwig, Gdynia, ul. Portowa, tel. — tel. 2911. (Centrala Poznań).
9. Północne Towarzystwo Transportowe i Ekspedycyjne Sp Akc., Gdynia-Port, tel. 1261. (Centrala Warszawa).
10. Polski Lloyd Sp. Akc. Gdynia, ul. Świętojańska, tel. 1432. (Centrala Warszawa).
11. Juljusz Hermann i Spółka, tel. 1258. (Centrala Warszawa).
12. Ekspedblok Dom Ekspedycyjno-Transportowy, Gdynia, ul. Świętojańska, dom Łończuka, tel. 1262. (Centrala Warszawa).
13. Minkiewicz Tadeusz, Dom Handlowo-Ekspedycyjny, Gdynia.
14. Izaak Sztejn, Dom Handl.-Ekspedycyjny (Centrala w Białymstoku) Gdynia
15. „Przewóz" Sp. z o. o. Gdynia, ul. Portowa, tel. 13-87, 23-88
16. B. Henner i E. Hermann, Gdynia, ul. 10 Lutego 21, tel. 26-37
17. Józef Wisławski, Gdynia, Św. Jańska 110.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

NUMER 9 15. IV. 1934

BUDOWA CHŁODNI ŚLEDZIOWEJ W PORCIE RYBACKIM W GDYNI.

Konieczność budowy specjalnej chłodni śledziowej w porcie rybackim w Gdyni jest sprawą niecierpiącą zwłoki. Już za kilka miesięcy rozpocznie się sezon angielskich śledzi solonych (szkockich), wraz z sezonem śledzi islandzkich. Obydwa te gatunki śledzi muszą być przechowywane w okresie letnim w chłodni. Bez pomieszczeń chłodniczych cały sezon letni będzie dla firm śledziowych w porcie rybackim w Gdyni zupełnie straconym, a firmy te narażone będą na znaczne powiększenie swych kosztów handlowych w czasie martwego dla nich sezonu. Ponieważ import śledzi solonych jest związany nierozerwalnie z tranzytem tego towaru przez Gdynię, wobec tego powstaną również straty dla samego portu.

Dalszy rozwój importu i tranzytu śledzi solonych przez port rybacki ma ogromne znaczenie dla uprzemysłowienia Gdyni, ponieważ powoduje powstanie przemysłu przetwórczego (fabryki konserw rybnych, wędzarnie, fabryki mączki rybnej, rafinerje tranu itp.), nie mówiąc już o korzyściach dla samych firm importowych, dla firm spedycyjnych, dla przewozu kolejowego itd. Analiza kosztów przejścia śledzi solonych przez Gdynię, wykazuje, że każda beczka ze śledziami solonemi pozostawia w porcie około sześciu złotych tytułem opłat wszelkiego rodzaju. W pierwszym roku importu śledzi przez Gdynię, tj. w roku 1933 przepuszczono ogółem przeszło sto tysięcy beczek (licząc również polskie połowy). W tym to roku 1933 przechowano w Chłodni Rybnej 6.440 dużych beczek i 4.762/2 małych beczek. W roku bieżącym wobec zapełnienia Chłodni Rybnej towarem z połowów polskich rybaków niema możliwości składowania śledzi solonych w takiej przynajmniej ilości jak w roku ubiegłym. Tymczasowo ratuje fatalną sytuację rozbudowa Chłodni Portowej, gdzie całe piętro o powierzchni około trzech tysięcy metrów kwadratowych ma być przeznaczone na składowanie śledzi solonych, co pozwoli na umieszczenie blisko piętnastu tysięcy dużych beczek. Z chwilą nastania jednak lepszej konjunktury dla naszego eksportu rolnego Chłodnia Portowa, nastawiona wyłącznie na obsługiwanie tego działu gospodarczego, nie będzie mogła, ze względu na brak miejsca, przechowywać importowanych śledzi solonych. Budowa więc specjalnej Chłodni Śledziowej o pojemności przynajmniej trzydziestu tysięcy dużych beczek wysuwa się na pierwszy plan w dziale inwestycyj portu rybackiego.

Chłodnia Śledziowa ma powstać tuż obok istniejącej Chłodni Rybnej, a maszyny chłodnicze istniejącej chłodni będą obsługiwały pomieszczenia chłodni śledziowej. Pozwoli to na wykorzystanie rentowne silnych maszyn Chłodni Rybnej. a tem samem zmniejszy koszta budowy Chłodni Śledziowej, mogącej korzystać z istniejących urządzeń chłodniczych. Pozwoli to na zabudowanie wolnych terenów i większe wykorzystanie portu rybackiego.

Chłodnia Śledziowa pozwoli na bardziej korzystną eksploatację istniejących zwykłych magazynów tranzytowych w porcie rybackim. Bez Chłodni Śledziowej magazyny te będą puste a w najlepszym wypadku słabo wykorzystane. Firmy osiedlone w porcie rybackim będą mogły normalnie pracować, mogąc wysyłki śledzi ze zwykłych magazynów uzupełniać towarem z Chłodni Śledziowej. Bliskie sąsiedztwo tych składów wpłynie na niskie koszta handlowe związane z manipulacją ruchu towarów. Bo handel śledziowy musi posiadać konieczne warunki rozwojowe. Śledzie solone składowane tak w magazynach zwykłych jak i w komorach chłodniczych wymagają obszernego i wygodnego miejsca. Kupcy śledziowi, przyjeżdżający po towar do Gdyni, oglądają szczegółowo zamawiany towar. Tak w magazynach zwykłych, jak i w komorach chłodzonych wytaczać i otwierać trzeba do obejrzenia np. sto beczek, z których kupiec wybierze tylko dwadzieścia. W magazynach zwykłych i chłodzonych konserwacja towaru wymaga dolewania solanki i wysortowywania psujących się śledzi, na co dużo wolnego miejsca potrzeba. Tym wszystkim warunkom odpowiadać musi każda nowoczesna Chłodnia Śledziowa a budowa tej placówki w porcie rybackim w Gdyni pozwoli na uwzględnienie niezbędnych ulepszeń.

Budowa Chłodni Śledziowej w porcie rybackim w Gdyni na 30 tysięcy beczek kosztować będzie wedle pobieżnych obliczeń orjentacyjnych około miljona złotych. Poważna ta inwestycja ma wszelkie warunki rentowności włożonego kapitału.

Pozostaje tylko sprawa finansowania tej budowy. na co w obecnych warunkach Skarb

Państwa zdobyć się nie może. Żywotność jednak problemów. związanych z szybkim rozwojem handlu i przemysłu rybnego na terenie portu rybackiego w Gdyni, spowodowała zainteresowanie się tem zagadnieniem zdrowej inicjatywy prywatnej. Firmy importu śledzi solonych, wraz z zainteresowanemi firmami spedycyjnemi na terenie Gdyni zadeklarowały swój czynny udział w finansowaniu budowy, przy równoczesnem poparciu Morskiego Instytutu Rybackiego. Należy przypuszczać, że i sfery bankowe przyczynią się do realizacji poczynań inicjatywy prywatnej. W tych warunkach pokrycie niezbędnego kapitału i przez te czynniki nie powinno napotkać na większe trudności, a budowa Chłodni Śledziowej w tych warunkach byłaby kwestją najbliższego czasu.

Oddanie do użytku Chłodni Śledziowej postawi port rybacki w Gdyni w rzędzie najbardziej nowoczesnych portów, a nam wystawi świadectwo żywotnego postępu pionierskiej pracy nad morzem.

B. Sotkowski.

K R O N I K A

— **Połowy szprota w tygodniu** poświątecznym ograniczono celowo wobec braku zapotrzebowania, gdyż wędzarnie wędziły tylko bardzo znikome ilości towaru. Cena na szproty spadła do sześciu zł tych za sto kilo.

— **Dwa kutry rybackie wjechały na mieliznę** w sobotę 7 kwietnia od strony pełnego Bałtyku naprzeciwko Jastarni. W czasie połowu łososi mgła była tak silną, że rybacy stracili orjentację. Chołowik Urzędu Morskiego wyratował obydwa kutry. W ostatnich czasach wypadki osiadania na mieliźnie w pobliżu naszego wybrzeża prześladują wyraźnie tak statki zagraniczne jak i nasze kutry rybackie.

— **Jesiotr o wadze 71 kg został złowiony** w Zatoce obok Jastarni w pławnice (sieci do łowienia łososi). Szczęśliwy rybak otrzymał za ten rzadki okaz w naszych wodach 3,50 zł za kilogram jesiotra. Wobec braku nabywcy krajowego i trudności sprzedaży na rynku gdyńskim, zdołano ulokować jesiotra w Gdańsku.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów – Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Kotka piątek	Helsingfors sobota
Śląsk	17. 4.	21. 4.	25. 4.	—	28. 4.
Poseidon	24. 4.	28. 4.	2. 5.	-	5. 5.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjold — 30. 4.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Minos	23. 4.	28. 4.	25. 4.
Irene	16. 4.	21. 4.	18. 4.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 19. 4. — z Gdańska 21. 4.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 26. 4. — z Gdańska 28. 4.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterranean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni ca 15. 4.
s/s Ingeborg — z Gdyni ca 30. 4.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 17. 4. — z Gdańska 19. 4.
s/s Erna — z Gdyni 1. 5. — z Gdańska 3. 5.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 13. 4. — z Gdańska 13. 4.
s/s Akershus — z Gdyni 27. 4. — z Gdańska 26. 4.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdyni 23. 4. — z Gdańska 21. 4.
s/s Jaederen — z Gdyni 7. 5. — z Gdańska 5. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 22. 4

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 10. 4. — z Gdańska 10. 4.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 22. 4.
m/s Wilhelm Lühring — z Gdyni 14. 4.

Do Królewca (Königsberg) — Libawy (Libau)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Wilhelm Lühring — z Gdyni ca 23. 4. — z Gdańska ca 23. 4.
m/s Wilhelm Lühring — z Gdyni ca. 30. 4. — z Gdańska ca. 30. 4.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Irene — z Gdańska 21. 4.
s/s Minos — z Gdańska 28. 4.

Do Hamburga (Hamburg)

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Gdyni 18. 4. — z Gdańska 19. 4.
s/s Little Evy — z Gdyni 28. 4. — z Gdańska 29. 4.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Sylt	14. 4.	17. 4.	21. 4.
Margareta	18. 4.	21. 4.	24. 4.
Birgit	25. 4.	28. 4.	1. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

„Żegluga Polska“ S. A.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Hamburg
Tczew	24. 4.	28. 4.	21. 4.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Śląsk lub substytut — z Gdyni 17. 4. — z Gdańska 20. 4.
s/s Chorzów — z Gdyni 24. 4. — z Gdańska 27. 4.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.
Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Odjazdy — Sailings

s/s	Antwerpja czwartki i soboty	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Butt	14. 4.	17. 4.	23. 4.	25. 4.
Oscar Friedrich		21. 4.	26. 4.	28. 4.
Jupiter		24. 4.	30. 4.	2. 5.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.
Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Śląsk lub substyt.	17. 4.	20. 4.	25. 4.
Tczew	24. 4.	27. 4.	4. 5.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 23. 4. — z Gdańska 25. 4.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Amazone — z Gdyni 16. 4 — z Gdańska 18. 4.
s/s Merope — z Gdyni 23. 4. — z Gdańska 25. 4.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Warszawa — z Gdańska 24. 4. — z Gdyni 26. 4.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 17. 4. — z Gdyni 19. 4.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 18. 4. — z Gdyni 19. 4.
s/s Lublin — z Gdańska 25. 4. — z Gdyni 26. 4.

Do Leith

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Minorca — z Gdyni 21. 4. s/s Hague — z Gdyni 28. 4.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — 30. 4.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tula — z Gdyni 20. 4.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mansuria — z Gdyni i Gdańska 20. 4.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Dorit — z Gdyni 27./28. 4.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 19/20. 4.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.
s/s August Schultze — z Gdyni i Gdańska 19/20. 4.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości. Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mansuria — z Gdyni i Gdańska 20. 4.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

s/s Fernebo i m/s Erland — z Gdyni 16. 4. — z Gdańska 18. 4.
m/s Norland — z Gdyni 1. 5. — z Gdańska 3. 5.
Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line
s/s Scanyork — z Gdyni 24. 4.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka
s/s Kościuszko — z Gdyni 2. 5.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)
s/s Kronprinzessan Margareta — z Gdyni 21. 4.

Bergenske Baltic Transports Ltd.
s/s Herades — z Gdańska ca. 30. 4. — z Gdyni ca. 28. 4.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)
Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)
s/s City of Wellington — z Gdyni 21. 4.
s/s Helenus — z Gdyni 12. 5.

Gdynia — Cape Town — Algoa Bay — Mossel Bay — Durban — East London — Laurenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.
m/s Kaaparen — z Gdyni 22. 4.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanyork 31. 3.		s/s Scanyork 15. 4.
s/s Scanmail 14. 4.		s/s Scanmail 28. 4.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni
s/s Pułaski 26. 4.	s/s Pułaski 8. 5.
s/s Kościuszko 17. 5.	s/s Kościuszko 29. 5.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax / Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni / Due to arrive at Gdynia
s/s Pułaski 28. 4.	s/s Pułaski 8. 5.
s/s Kościuszko 19. 5.	s/s Kościuszko 29. 5.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Poseidon			18. 4.	—	21. 4.
s/s Śląsk	17. 4.	21. 4.	25. 4.	—	28. 4.
s/s Poseidon	24. 4.	28. 4.	2. 5.	—	5. 5.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Sylt	14. 4.	17. 4.	21. 4.
Margareta	18. 4.	21. 4.	24. 4.
Birgit	25. 4.	28. 4.	1. 5.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	21. 4.	24. 4.	28. 4.

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Hamburga 24. 4. s/s Little Evy — z Hamburga 5. 5.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Chorzów 21. 4 z Rotterdamu — s/s Cieszyn lub substytut 28. 4.
z Rotterdamu — s/s Chorzów 5. 5.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Niobe		16. 4.	18. 4.
Pylades		19. 4.	21. 4.
Butt	17. 4.	23. 4.	25. 4.
Oscar Friedrich	21. 4.	26. 4.	28. 4.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Tczew 20. 4. z Antwerpji — s/s Śląsk lub substytut 25. 4.
z Antwerpji — s/s Tczew 4. 5.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — Butt 14. 4.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Irene	12. 4.	16. 4.	18. 4.	21. 4.
Minos	19. 4.	23. 4.	25. 4.	28. 4.
Irene	26. 4.	30. 4.	2. 5.	5. 5.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Warszawa	19. 4.	22. 4.	24. 4.
s/s Warszawa	3. 5.	6. 5.	8. 5.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	12. 4.	16. 4.	17. 4.
s/s Baltonia	26. 4.	30. 4.	1. 5.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lech	12. 4.	15. 4.	18. 4.
s/s Lublin	19. 4.	22. 4.	25. 4.
s/s Lech	26. 4.	29. 4.	2. 5.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Tampico	Wychodzi New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Przyjazd Gdańsk/Gdyni
m/s Toledo		17. 3.	24. 3.	—	26. 4.
s/s Thode Fageliwid	7. 4.	12. 4.	19. 4.	5. 4.	9. 5.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania kawy

	Termin wyjścia z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	Przyjazd Gdynia	Gdańsk
par. Orient	12. 3.	14. 3.	17. 3.	16. 4.	18. 4.
par. Equator	23. 3.	25. 3.	28. 3.	30. 4.	1. 5.
par. Mercator	12. 4.	14. 4.	17. 4.	16. 5.	18. 5.

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

m/s	Termin wyjścia Pireus	Istanbul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia—Gdańsk
Gotland		8. 3.		15. 3.	25. 3.			23. 4.
Blaland				13. 4.	22. 4.			14. 5.

Morze Śródziemne — Marsylja, Zachod. Włochy, Bari, Sycylja

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Termin wyjścia Marsylja	Genua	Livorno	Neapol	Catania	Messina	Palermo	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia—Gdańsk
par. Albania	6. 4.	7-10. 4.		12. 4.	17. 4.	18. 4.	19./20. 4.	8. 5.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

par. August Schultze wyszedł z Casablanca 24. 3. — oczekiwany w Gdyni 14. 4.

Japonja — Filipiny — Chiny — Półn. Malakka — Gdynia

Polska Agencja Morska (PAM.)

s/s Deucalion — odjazd z Singapore 7. 3. — przyjazd do Gdyni 19. 4.

"NORDIA HAWE"

GDYNIA — DZIEDZICE

POLECA SWOJE PIERWSZORZĘDNE KONSERWY
ORAZ CODZIENNE ŚWIEŻO WĘDZONE

PIKLINGI I SZPROTY

„ATLANTIC"

Tow. Transportowe z. o. p.

GDYNIA, ul. Portowa

Telefon nr. 1901, 1826, 1303,

Specjalność:

Transporty towarów masowych jak: złom, cement węgiel, nawozy sztuczne i t. p.

ADAM TOMASZEWSKI

NOWOCZESNA ORGANIZACJA URZĄDZEŃ BIUROWYCH

G D Y N I A

ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA

(W domu gdzie Izba Przemysłowo - Handlowa)

KONTA BANKOWE: KOMUN. KASA OSZCZĘDNOŚCI GDYNIA — — — — P. K. O. POZNAŃ NR. 212.758

TELEFON NR. 1055

Hurtowy i detaliczny skład papieru, materjałów piśmiennych i artykułów biurowych.

Księgowość przebitkowa

Powiększywszy zakres działania, zaopatrzyłem skład swój w duży wybór towaru.

Dostawy do urzędów i biur po niskich cenach.

Korzystne źródło zakupu dla odsprzedawców.

Leonard Hybichow

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca od wagi, miary i ilości towarów. Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA-PORT — Telefon 15-24

Feliks Guziewicz

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów, Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — Tel. 10-25

BIURO BUDOWLANE

F. SKĄPSKI i S-ka, INŻYNIEROWIE Sp. Akc.

TEL. 1746-1744 **GDYNIA** UL. PORTOWA

Wykonuje wszelkie roboty wchodzące w zakres BUDOWNICTWA

TOWARZYSTWO SPEDYCYJNE

J. H. BACHMANN

Sp. z o. p.

Starowiejska 26 **GDYNIA** Telefony: 16-93, 16-94

Spedycja lądowa i morska **Specjalność: Przeładunek bawełny**

BIURO BUCHALTERYJNO-REWIZYJNE

M. PACOSZYŃSKIEGO zaprzysiężonego rzeczoznawcy ksiąg handlowych

ul. Abrahama 9 — dom Marszała — Telefon nr. 1294

Sporządzanie i analiza bilansów. Reorganizacja, rajonalizacja księgowości. Prowadzenie księgowości w abonamencie

TREŚĆ:

KOLEJOWE

LISTY PRZEWOZOWE

Z DRUKIEM FIRMY

wykonują po najtańszych cenach

ZAKŁADY GRAFICZNE BOLESŁAWA SZCZUKI

Telefon 80 Wąbrzeźno - Pomorze ul. Mickiewicza 1

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 25 kwietnia 1934 r. | NR. 11

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

BONY FUNDUSZU INWESTYCYJNEGO

Jednym z etapów walki z ciężkiem położeniem gospodarczem kraju jest utworzenie Funduszu Inwestycyjnego (na mocy Rozp. Prezydenta R. P. z dnia 27 października 1933 r. Dz. U. R. P. Nr. 85/1933, poz. 636), przeznaczonego na finansowanie celowych, z państwowego punktu widzenia, inwestycyj, a opartego na dochodach stąd płynących oraz na dotacjach Państwa.

Celem uruchomienia robót inwestycyjnych, Minister Skarbu wypuścił bezterminowe skrypty dłużne Skarbu Państwa na okaziciela pod nazwą „Bonów Funduszu Inwestycyjnego", sprzedawane przez wszystkie Kasy Skarbowe na terenie Rzeczypospolitej.

Wiele państw, wychodząc z analogicznych założeń, emitowało papiery o zbliżonym charakterze na dużo wyższe sumy, zasilając uzyskanym stąd kapitałem roboty publiczne, rozbudowane na wielką skalę.

Ustosunkowanie się społeczeństwa do takiej akcji jest we wszystkich tych państwach jaknajżyczliwsze; papiery cieszą się ogólnem zaufaniem i w życiu prywatnem traktowane są jako wygodny środek lokacyjny.

Do gestji bonów, w szczególności zaś rozprowadzenia ich w jaknajwiększej ilości w kraju oraz wytworzenia warunków, sprzyjających pozostaniu ich w obiegu, powołano do życia „Państwowy Syndykat Bonów Funduszu Inwestycyjnego" - Warszawa ul. Świętokrzyska 35, telef. 529-99 i 608-31.

Zamierzeniem Syndykatu jest objąć jedną wielką, wspólną akcją wszystkie jednostki gospodarcze, przedewszystkiem zaś przemysłowe i handlowe, które w codziennym, bezpośrednim kontakcie z ludnością mogą najłatwiej współdziałać w uświadomieniu jej, czem są bony Funduszu Inwestycyjnego i jak każdy, kupując je, płacąc niemi, przedewszystkiem jednak, przyjmując je w miejsce zapłaty - może przyczynić się do podniesienia ogólnego dobrobytu, nietylko nie ponosząc przy tem żadych ofiar, lecz zyskując jeszcze możliwość wygrania premji.

Nietrudno zresztą dostrzec, jak wiele korzyści przynieść musi posiadanie i rozpowszechnianie bonów. Jedne z korzyści tych, o charakterze *bezpośrednim* jasno wynikają z samych już cech bonów, które

posiadają 100%-owe zabezpieczenie majątkiem Państwa, są na żądanie wymieniane przez wszystkie Kasy Skarbowe na gotówkę,

są umarzane i premjowane w losowaniach, które odbywają się każdego tygodnia w ciągu całego roku. Bony, opatrzone wylosowanemi numerami, uznaje się za wylosowane we wszystkich wypuszczonych 10-ciu serjach. Ogółem zatem co tydzień wylosowuje się 70 bonów. Za bon wylosowany posiadacz otrzymuje nominalną jego wartość (25.- zł.) oraz premję w wysokości 75 zł. otrzymuje więc 100 złotych,

posiadają moc umarzania wszelkich zobowiązań wobec Skarbu Państwa, bez ograniczeń,

Inne korzyści o charakterze ogólno - społecznym, przeto raczej *pośrednim,* wynikają przez uruchomienie robót inwestycyjnych i temsamem podniesienie poziomu cywilizacyjnego kraju przez rozwinięcie systemu arteryj komunikacyjnych, pomnożenie ilości zakładów użyteczności publicznej itp. *zmniejszenie klęski bezrobocia,* ożywienie ruchu handlowego i przemysłowego przez podniesienie zdolności nabywczej społeczeństwa.

Oto argumenty, przemawiające za jaknajgorliwszem propagowaniem bonów, argumenty, jakie niewątpliwie użyte będą z dobrym wynikiem wobec każdego rozsądnie myślącego kupca

i które przekonają zkolei każdego klienta, że powszechne spopularyzowanie bonów, nie wymagając od nich żadnych wyrzeczeń, przyczyni się do złagodzenia obecnych trudości gospodarczych.

POŁĄCZENIA OKRĘTOWE GDYNI i DEZYDERATY EKSPORTU.

Bezpośredniem następstwem rozbudowy portu gdyńskiego i szybkiego wzrostu jego obrotów towarowych jest rozwój bezpośrednich połączeń okrętowych bądź to regularnych bądź też stałych, łączących port nasz z portami zagranicznemi.

O ile w pierwszym okresie istnienia portu, tj. do roku 1928 włącznie, rozwój połączeń okrętowych był bardzo słaby i trudno było skłonić poszczególnych armatorów do posyłania statków do Gdyni, to w latach następnych, od roku 1929 począwszy, kiedy obrót towarowy portu dosięgał już prawie 3.000.000 ton rocznie, sfery żeglugowe zaczęły wykazywać duże zainteresowanie Gdynią i samorzutnie skierowywać na port nasz linje regularne względnie stałe. W roku 1930 poszczególne linje z Gdyni są już dublowane przez konkurencyjne towarz. okrętowe, a w roku 1931 i 1932 byliśmy świadkami ostrej nieraz konkurencji towarzystw żeglugowych na poszczególnych linjach.

Powyższy objaw rezerwy kół żeglugowych wobec portu gdyńskiego w pierwszych latach jego rozwoju jest zupełnie zrozumiały ze względu na niechęć armatorów do wysyłania statków do portów nowych, o nieznanych bliżej warunkach nawigacyjnych, opłatach portowych, możliwościach przeładunkowych, aparacie maklerskim i spedycyjnym. Również mały obrót towarowy portu w pierwszych latach jego rozbudowy, nie dający dostatecznych możliwości uzyskania alimentu frachtowego, wpływał hamująco na rozwój połączeń okrętowych z Gdyni. To też pierwsze linje regularne, przeważnie pod polską banderą, które rozpoczęły swą działalność w Gdyni, były raczej linjami pionierskiemi, liczącemi na rozwój obrotów towarowych portu dopiero w przyszłości.

Pierwsze połączenia regularne uzyskał port gdyński z krajami zachodnio europejskiemi, skandynawskiemi i Ameryką Północną.

W związku z rozwojem importu bawełny przez Gdynię, oraz owoców południowych, powstają linje dalekobieżne do portów Zatoki Meksykańskiej oraz do portów Hiszpanji, Morza Śródziemnego i Lewantu.

Wprowadzenie ceł preferencyjnych w r. 1932 i wynikłe na skutek tego ożywienie w imporcie przez Gdynię powoduje powstanie szeregu nowych połączeń regularnych, a zwłaszcza z portami śródziemnomorskiemi, Hamburgiem i Rotterdamem, konkurujących nieraz ze sobą na tych samych szlakach morskich. W roku 1932 powstaje również nowa linja do portów Zatoki Meksykańskiej oraz otwartą zostaje linja do Afryki Południowej i Australji. Rok 1933 przynosi dalszy rozwój połączeń okrętowych z portami południowo-europejskiemi, z północno - afrykańskiemi, jak również z portami Ameryki Południowej oraz inaugurację połączeń okrętowych z Wyspami Kanaryjskiemi i portami Dalekiego Wschodu.

Na skutek coraz bardziej zróżniczkowanego kierunkowo importu oraz eksportu przez Gdynię, linje regularne obsługujące nasz port starają się rozwinąć połączenia pośrednie, za konosamentami bezpośredniemi, zapewniając sobie współpracę towarzystw okrętowych w większych portach europejskich i pozaeuropejskich, mających wszechstronne połączenia światowe.

W chwili obecnej Gdynia posiada 43 regularne względnie stałe połączenia okrętowe, łączące ją z 124 portami zagranicznemi we wszystkich pięciu częściach świata.

Powoduje to fakt istnienia w Gdyni centrali względnie oddziałów 5 przedsiębiorstw armatorskich, uprawiających żeglugę regularną.

Na ogólną ilość 11 firm maklerskich w Gdyni 7 posiada agentury zagranicznych przedsiębiorstw żeglugowych i zajmuje się w związku z tem klarowaniem statków, kursujących na linjach regularnych.

W żegludze regularnej z Gdyni zainteresowane są 3 polskie przedsiębiorstwa okrętowe, a mianowicie: „Żegluga Polska" S. A., Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe, S. A. i Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe, S. A. oraz 35 przedsiębiorstw zagranicznych, z czego 9 niemieckich, 7 szwedzkich, 5 norweskich, 5 angielskich, 2 duńskie, 2 amerykańskie, 2 holenderskie, 2 fińskie i 1 czechosłowackie.

Dezyderaty, wysuwane w dobie obecnej przez sfery eksportowe w stosunku do żeglugi morskiej z portów polskich, dotyczą z jednej strony uruchomienia nowych połączeń regularnych z drugiej zaś dostosowania stawek frachtowych na poszczególnych linjach do wymogów eksportu.

Co do nowych połączeń okrętowych, to wobec istnienia już w dobie obecnej regularnych połączeń okrętowych z Gdyni na naj-

ważniejszych dla naszego handlu zamorskiego szlakach komunikacyjnych, dezyderaty sfer eksportowych odnoszą się prawie wyłącznie do połączeń o znaczeniu drugorzędnem, które dotychczas nie mogły być utworzone na skutek braku dostatecznego ruchu towarowego.

Chodzi tu w pierwszym rzędzie o połączenia z mniejszemi portami bałtyckiemi i skandynawskiemi, jak również o połączenia dalekobieżne do mniejszych portów Morza Śródziemnego i Lewantu, do Ameryki Centralnej, wybrzeża zachodniego Ameryki Południowej, Indyj Angielskich, oraz portów Zachodniej Afryki.

Sfery eksportowe wypowiadają się również często za koniecznością istnienia dwóch lub więcej linij regularnych w danym kierunku, celem usprawnienia przewozów, a przedewszystkiem celem umożliwienia konkurencji, która powoduje korzystny dla eksportu spadek stawek frachtowych.

Postulaty tę łączą się ściśle z bardzo często wysuwanemi obecnie przez sfery eksportowe żądaniami, obniżenia stawek frachtowych dla pewnych przewozów na poszczególnych linjach. Występuje tu wówczas kolizja interesów przemysłu transportu morskiego, dążącego do utrzymania i tak już obecnie niskich stawek frachtowych z interesami eksportu, dążącego do uzyskania jaknajniższych frachtów.

O ile dla większych partyj ładunków stosunkowo łatwo jest otrzymać ulgi transportowe od przedsiębiorstw żeglugowych w formie bądź to zniżonej stawki frachtowej bądź też zwiększonego rabatu, o tyle przy partjach drobniejszych linje żeglugowe nie udzielają wogóle lub bardzo rzadko jakichkolwiek obniżek.

Ze strony sfer eksportowych wysuwany jest przytem bardzo często argument, iż konkurencyjny przemysł państw zachodnich korzysta w takich portach jak Antwerpja, Hamburg, Rotterdam, Londyn, Liverpool itd. ze znacznie niższych stawek frachtowych na tych samych szlakach komunikacyjnych i dla tych samych towarów. W komunikacji dalekobieżnej stawki frachtowe linij regularnych, szczególnie konferencyjnych, wykazują rzeczywiście dość znaczne czasem różnice w wywozie z portów zachodnio-europejskich i bałtyckich, co spowodowane jest odległością geograficzną, kosztami przejazdu przez kanał kiloński oraz brakiem frachtów powrotnych.

Ponieważ jednak takie porty, jak Kopenhaga, Oslo i Göteborg (komunikacja przez Skager Rak), posiadają w licznych wypadkach (np. w komunikacji z Dalekim Wschodem) te same konferencyjne stawki frachtowe co porty zachodnio - europejskie, zadaniem naszej polityki morskiej powinno być dążenie do zniesienia dla Gdyni „dodatku bałtyckiego“ względnie zniżenia go do minimalnego poziomu.

J. Kunert.

ROKI SŁUŻBOWE IZBY.

Dnia 17-go i 18-go bm. odbyły się w Inowrocławiu i Starogardzie roki służbowe Izby Przem. Handl. w Gdyni.

Rokom służbowym w Inowrocławiu przewodniczył radca Izby p. inż. Namysłowski — w Starogardzie natomiast p. radca Pilar.

Na roki te w Inowrocławiu przybyli bardzo licznie przedstawiciele tak ze sfer kupieckich jak i przemysłowych.

Po programowem przemówieniu dyr. Izby p. Krupskiego wywiązała się nader ożywiona dyskusja, podczas której poszczególni mówcy scharakteryzowali położenie miejscowego przemysłu i handlu.

Na zebraniu w Inowrocławiu m. in. omówiono również sytuację miejscowego uzdrowiska.

W obu zebraniach wzięły udział miejscowe władze ze starostami na czele. — Tak roki w Toruniu jak w Inowrocławiu i Starogardzie wykazały wielki pożytek z tego rodzaju instytucji, dające możność sferom kupieckim i przemysłowym wyrażania swoich poglądów na bieżące sprawy gospodarcze.

Roki te stanowią pewnego rodzaju miejscowy parlament gospodarczy.

W dniu 20 b. m. miały miejsce roki służbowe w Grudziądzu pod przewodnictwem wiceprezesa Izby p. Marchlewskiego. Z ramienia Dyrekcji Izby był obecny p. Dyr. Krupski.

ROCZNE WALNE ZGROMADZENIE RADY INTERESANTÓW PORTU.

Dnia 18 bm. odbyło się roczne walne zgromadzenie Rady Interesantów Portu w Gdyni pod przewodnictwem członka honorowego, pana dyrektora Rummla.

Prezes Zarządu p. konsul Korzon, Prezes naszej Izby zobrazował działalność R. I. P. w roku 1933, podkreślając, że właśnie rok ten stał pod znakiem wzmożonej działalności organizacji. Pan prezes Korzon podkreślił, że skoncentrowanie przy biurze R. I. P. biur prawie wszystkich zrzeszonych związków dało w efekcie daleko idącą racjonalizację pracy i usunęło zbędną dwutorowość działania.

Rada Interesantów Portu jest więc międzyzwiązkowem biurem organizacyj gospodarczych portu, w którem koncentrują się i opracowywują prawie wszystkie zagadnienia, będące przedmiotem zainteresowań poszczególnych związków.

Omawiając następnie wszystkie dziedziny pracy R. I. P., tak na terenie gdyńskim, jak i na terenie władz centralnych, podkreślił p. Korzon dużą pomoc, jaką akcja R. I. P. i związków znalazła u p. posła Tebinki, którego czynnej pomocy zawdzięczamy przeprowadzenie całego szeregu ważnych dla Gdyni zagadnień, jak zwiększenie budżetu eksploatacyjnego Urzędu Morskiego, uchwalenie ustawy o opłatach portowych w brzmieniu, proponowanem przez sfery gospodarcze portu itd.

Następnie poruszył prezes Korzon działalność Rady w sprawach celnych, kolejowych, przepisów policyjno-portowych, organizacji Urzędu Morskiego, oraz organizacji pracy w porcie. W końcu swego przemówienia pan prezes Korzon wyraził podziękowanie dyrektorowi R. I. P. p. dr. Bolesławowi Kasprowiczowi za gorliwą pracę, dyrektorowi Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych, p. Michalewskiemu i generalnemu sekretarzowi Związku Armatorów Polskich, p. dr. Bierowskiemu za wydatną współpracę ich z biurem Rady Interesantów Portu.

Pan prezes Korzon zaznaczył również, że pozytywną współpracę między organizacjami, zrzeszonemi w Radzie, a Izbą Przemysłowo-Handlową zawdzięczać należy temu, iż przewodnictwo Komisji Morskiej znajduje się w rękach wytrawnego znawcy spraw morskich, jakim jest p. dyr. Rummel.

Następnie przyjęto w poczet członków Rady firmy: „Paged" i „Gdynika" oraz Powszechny Bank Związkowy Oddział w Gdyni.

Po przyjęciu do zatwierdzającej wiadomości sprawozdań Zarządu i Komisji Rewizyjnej, przystąpiono do wyboru Zarządu, który wybrany został w następującym składzie: prezes p. konsul N. Korzon, pierwszy wiceprezes — dyrektor Feliks Kollat, drugi wiceprezes — konsul Lucjan Byczkowski.

Członkowie Zarządu: Z ramienia Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych — pp. Byczkowski, Marszał, zastępca p. Tempel. Z ramienia Polskiego Związku Maklerów Okrętowych — pp. Cienciała, Jasiński, Svendsen zastępca. Z ramienia Związku Armatorów Polskich — pp. Kollat, Darski, zastępca p. Jacynicz. Z ramienia Związku Przemysłowców Portowych — pp. Hordyński, Jakubowicz, zastępca Wawrzyńczak. Z ramienia Związku Przedstawicieli Koncernów Węglowych — pp. Korzon, Laurecki, zastępca Raczewski. Z ramienia Centrali Zakupu Złomu Polskich Hut Żelaznych — p. Zieliński. Z ramienia firmy Paged p. Tor. Z ramienia firmy Gdynika — p. Pistel. Z ramienia Powszechnego Banku Związkowego p. Hildt.

Do komisji rewizyjnej weszli pp. Frankowski i Rostkowski.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W MARCU.

Ogólna ilość towarów, przewiezionych statkami czterech polskich towarzystw okrętowych wyniosła 67.368,5 ton, w tem wywieziono 46.269 ton, przywieziono zaś 14. 826 ton., między obcemi portami przewieziono 6.273,5 ton, w tem statkami Polskarob — węgla 6064,5 ton. Pozatem statki Polsko Transatlantyckiego T-wa Okrętowego wywiozły do Ameryki 97 standartów drzewa, zaś statki Polsko Brytyjskiego T-wa Okrętowego — 49 koni do Anglji. Ogólna ilość przewiezionych przez polskie statki towarów, w porównaniu do miesiąca uprzedniego, wykazuje zwiększenie o 1761 ton, co jest zjawiskiem nader dodatnim. Z powyższej ilości towarów przypada na Żeglugę Polską 18689 ton, na Polsko - Brytyjskie T-wo Okrętowe 7.715 ton i 49 koni, na Polsko - Transatlantyckie T-wo Okrętowe 1740 ton. i wreszcie na Polskarob 39. 224,5 ton.

Z przewiezionych przez Żeglugę Polską 18.689 ton towarów, co stanowi notabene zwiększenie w porównaniu do miesiąca lutego o 4.151 ton, przypada na wywóz 7.382 ton, na przywóz 11.098 ton i wreszcie na przewóz między obcemi portami 209 ton. Z poszczególnych linij tego towarzystwa najintensywniej jak zwykle dotąd, pracowała linja na Rotterdam, przewożąc ogółem ładunków 10. 877 ton, z czego w eksporcie 2.923 ton w imporcie 7.937 ton i w przewozie między obcemi portami 17 ton, najmniejszą ilość towarów przewieziono między Gdynią a Hamburgiem, mianowicie 1.078 ton, z czego na przywóz przypadło 488 ton, zaś na wywóz 590 ton.

Statki Polsko - Brytyjskiego T-wa Okrętowego przewiozły ogółem, jak wyżej wspomniano 7.715 ton towarów i 49 koni, co stanowi wzrost o 1.013 ton w porównaniu do mies. lutego. Z ogólnej ilości przewozów na wywóz przypada 5442 to ny, w tem z Gdyni 3.264 tony i z Gdańska 2.178

ton. Najpoważniejszą pozycją wywozu, jak zawsze stanowią szynki i bekony, których wywieziono z Gdyni 2259 ton, z Gdańska zaś 120 ton, jest to w porównaniu z mies. lutym wzrost o 749 ton wywozu bekonów i szynek z Gdyni, z Gdańska wywóz ten zwiększył się zaledwie o 40 ton. Wywóz jaj — 274 tony, wykazał nieznaczne — o 34 tony, zmniejszenie w porównaniu do lutego. Główną pozycją wywozu z Gdańska jest drzewo, którego wywieziono 1.255 ton, (więcej niż w lutym o 225 ton). Z innych pozycji wywozu wymienić należy — z Gdyni 179 ton konserw i 148 ton blachy cynkowej, z Gdańska zaś — 300 ton parafiny, 111 ton nasion koniczyny i 108 ton mączki kartoflanej. 49 koni wywieziono z Gdyni.

Przywóz wyniósł 2.273 ton drobnicy, w tem z Londynu do Gdyni 538 ton i do Gdańska 220 ton oraz z Hull do Gdyni 595 ton i do Gdańska 920 ton. Przywóz tak z Londynu jak i z Hull do Gdańska i Gdyni utrzymał się na poziomie miesiąca poprzedniego.

Statki Polsko - Transatlantyckiego T-wa Okrętowego odbyły 1 podróż z Gdyni do Ameryki i jedną w kierunku odwrotnym. Do Ameryki przewieziono 285 ton towarów, i 97 standartów drzewa, 212 pasażerów i 485 worków poczty.

Z Ameryki przywieziono 1.455 ton towarów, 207 pasażerów i 348 worków poczty.

4 statki Polskarob odbyły w marcu, tak jak i w lutym 14 podróży, wywożąc węgla z Gdyni 33.160 ton i przewożąc węgla między portami obcemi 6.064,5 ton. Ogólna ilość przewozów wykazała w marcu zwiększenie o 214 ton. Z ogólnej ilości wywiezionego z Gdyni węgla przypada na Szwecję 24.601 ton (o 2.453 tony więcej niż w mies. lutym) i na Belgję 8.559 ton (o 5.464 ton więcej niż w lutym) węgiel do Danji w ilości 6.064,5 ton, stanowi przewóz między portami obcemi.

Statki Polskarob zawinęły w marcu do portów następujących: Malmö, Helsingborg, Norrköping, Ahus, Istad, Göteborg 2 razy Istad 2 razy Selzaete, Gandawy, Antwerpji i Kopenhagi 2 razy.

GOSPODARCZA SYTUACJA GDYNI W MARCU.

W ogólnej sytuacji gospodarczej Gdyni nastąpiło w ciągu marca pewne polepszenie, zwłaszcza w związku ze zwiększeniem ruchu budowlanego oraz bardziej intensywną pracą w porcie. Polepszenie to przedewszystkiem odbiło się na zmniejszeniu ilości bezrobotnych o 1.388 osób, z tego na okręg gdyński przypada zmniejszenie o 288 osób, i na okręg wejherowski o 1.100 osób. Z końcem miesiąca marca ogólna ilość bezrobotnych wyniosła 5.250 osób, z tego w Gdyni 3.073 i w okręgu wejherowskim 2,177 osób.

Na rynku pieniężnym większych zmian nie zanotowano; ilość protestów zmniejszyła się o 123 weksle, sumarycznie wzrosła o 926 zł 48 gr. Ogólna ilość protestów wyniosła weksli 320 sztuk na sumę zł. 121.420.11. Walut skupiono na ogólną sumę 5.995.000 zł. Ogólna suma wkładów we wszystkich instytucjach bankowych okręgu utrzymała się na poziomie poprzedniego miesiąca. W Komunalnej Kasie Oszczędności w Gdyni zanotowano pewien wzrost wkładów.

W ogólnej sytuacji rolnictwa większe zmiany nie zaszły. W eksporcie ziemniaków nastąpiło pewne ożywienie. Zagranica w r. bieżącym żąda przeważnie ziemniaków uznanych, wskutek czego w podaży dał się zauważyć niedobór odmian ziemniaków kwalifikowanych. Ceny, płacone rolnikom za ziemniaki uznane wahały się od zł 5.50 do 6.50 za 100 kg loco stacja załadowania.

Na ziemniaki jadalne natomiast popyt ze strony eksporterów był nieznaczny. Ceny, uzyskiwane za ziemniaki jadalne, wahały się od zł 3.- za 100 kg franko wagon. Ceny za zboże i nabiał utrzymane.

W ważniejszych gałęziach przemysłu gdyńskiego sytuacja przedstawiała się następująco: Łuszczarnia Ryżu była nieczynna z powodu braku surowca, który nadszedł dopiero w ostatnich dniach marca. Zakłady tłuszczowe „Union" pracowały na 3 zmiany, przerabiając 5.215 ton surowca zagranicznego. Produkcja oleju wynosiła 2.351 ton; makuchów 2.333 ton. Eksportowano tylko makuchy w ilości 980 ton.

Obroty w handlu były dość ożywione z uwagi na okres świąteczny, chociaż w artykułach bławatnych i konfekcyjnych wyprzedaż była słaba przy cenach utrzymanych z okresu zimowego. Sprzedaż odbywała się prawie wyłącznie za gotówkę.

Sytuacja na rynku spożywczo - kolonjalnym nie wykazała większych zmian. Herbata nieznacznie zwyżkowała zgodnie z tendencją na rynkach światowych. Zwyżka nastąpiła wskutek ograniczenia przez plantatorów holenderskich powierzchni uprawy plantacji. Obroty kawą były znaczniejsze aniżeli w lutym, przytem zawarto większe transakcje terminowe, a to z powodu znacznej zwyżki cen kawy brazylijskiej. Zwyżka cen kawy dotyczyła niższych gatunków i dochodziła do 20%. Z korzeni pieprz wykazał tendencję zniżkową.

Na rynku owoców świeżych panowało duże ożywienie. Tendencja mocna. Dało się odczuwać brak przed świętami cytryn, których transporty nie zdążyły nadejść do Gdyni. Z owoców suszonych tendencję zniżkową wykazały śliwki amerykańskie. Brakło na rynku rozpowszechnionych u nas rodzynek kalifornijskich, które zostały wyparte przez rodzynki greckie, importowane do Polski w drodze kompensacji.

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO ZA MIESIĄC MARZEC 1934 R.

Stawki frachtowe pod wpływem nadmiernej podaży tonażu utrzymywały się w marcu na niezmienionym niskim poziomie.

Anglja: Poza statkami linjowemi odprawiono szereg statków trampowych. Należy wymienić:

1 niemiecki statek 340 std. DBB z Gdańska do West-Hartlepool, stawka sh. 31/— za std.

1 statek 500 std. do Bostonu, stawka nieznana.

1 statek 650 std. Gdańsk/Southampton, stawka sh. 32/—, załadunek w kwietniu.

Ponadto zafrachtowano 3 dalsze statki, które załadowały łącznie 1500 std.

Z Gdyni do Londynu zafrachtowano 2 statki, z których jeden o ładowności 650 std., drugi 725 std., załadunek w kwietniu. Pozatem wyekspedjowano 650 std. z Gdyni do Hull, oraz zafrachtowano jeden statek dla ładunku 525 std., załadunek w kwietniu, z Gdyni do Sharpness.

Stawki frachtowe, notowane w okresie sprawozdawczym, przedstawiały się następująco:

Gdynia—Gdańsk/Londyn — sh. 27/— za std. DBB na warunkach Baltwood net. Za std. obrzynanego drewna twardego w tej samej relacji płacono sh. 45/—, nieobrzynanego sh. 50/—.

Za tarcicę z Gdyni/Gdańsk do Hull płacono sh. 31/— za std. na warunkach Baltwood gross, za obrzynane drewno twarde sh. 46/—, nieobrzynane sh. 52/— za std.

Holandja: Oprócz partyj, wysłanych statkami linjowemi, należy wspomnieć o zafrachtowaniu jednej partji 750 std. DBB do Amsterdamu i Rotterdamu.

Belgja: Pojawiające się na rynku partje drewna i zboża były ładowane na statki linjowe po dotychczasowych stawkach, t. j. ca. sh. 4/— w złocie za tonę zboża ciężkiego luzem, oraz Hfl. 12,75 do Hfl. 13,— za std. DBB.

Francja: Również w eksporcie do Francji nie zaszły żadne zmiany. Drobne partje drewna zostały wysłane statkami linjowemi.

Danja: W ubiegłym okresie sprawozdawczym dał się odczuć brak ładunków zboża, wysyłanych w drobnych partjach statkami motorowo-żaglowemi, co wpłynęło na obniżenie się stawek o ca. RM 0,25 na to. Stawki wynosiły więc:

RM 4,25 za partje, przeznaczone do jednego lub dwóch portów, położonych nie bardziej na północ od Aarhus,

RM 4,75 za partje, przeznaczone do jednego portu, położonego nie bardziej na północ od Aalborg,

RM 5,25 do Frederikshavn lub Limfjord.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W I-SZYM KWARTALE 1934 R.

Ruch budowlany w Gdyni w kwartale pierwszym br. przedstawia się następująco:

Zezwoleń na rozpoczęcie budowy wydano 61, z tego w styczniu 26, w lutym 10 i w marcu 23. W pierwszym kwartale roku 1933 zezwoleń wydano prawie o połowę mniej, a mianowicie 33.

Rozpoczęto budynków 55, z tego w styczniu rozpoczęto 26, w lutym 13, w marcu 16. Z pośród rozpoczętych budynków tylko 4 są prowizoryczne, reszta t. j. 51 — są to budynki stałe, z których 47 przeznacza się jako mieszkalne, 4 jako przemysłowe. Kubatura rozpoczętych budynków wynosić ma 72.846 m3, koszt budowy obliczony jest na 1.159 tysięcy złotych Nowe budynki mają zawierać 135 mieszkań o 464 izbach mieszkalnych i 236 izbach niemieszkalnych.

W pierwszym kwartale roku 1933 rozpoczęto budynków 39, o ogólnej kubaturze 30.499 m3.

Zakończono budynków 58, z tego w styczniu 5, w lutym 19, w marcu 34. Pod względem charakteru — budynków stałych ukończono 39, prowizorycznych 19. Pod względem przeznaczenia i materjału budowlanego zakończone budynki przedstawiają się, jak poniżej:

STAŁYCH OGÓŁEM — 39

w tem mieszkalnych — 35

z tego drewnianych 12

murowanych 23

przemysłowych — 4

z tego drewnianych 1

murowanych 3

PROWIZORYCZNYCH OGÓŁEM — 19

w tem mieszkalnych — 18

z tego: drewnianych 18

murowanych —

przemysłowych — 1

z tego: drewnianych 1

murowanych —

Kubatura zakończonych budynków wynosi 38.675 m3, koszt budowy około 700 tysięcy złotych.

W nowych budynkach znajduje się 104 mieszkań o 367 izbach mieszkalnych i 199 izbach niemieszkalnych.

W roku 1933 w kwartale pierwszym zakończono budynków 14 o kubaturze łącznej 5.996 m3.

Jak widać z danych powyższych ruchu budowlany w kwartale pierwszym r. b. jest znacznie intensywniejszy, niż w roku poprzednim. Zwrócić również uwagę należy na to, że coraz mniej wydaje się zezwoleń i rozpoczyna się budynków o charakterze prowizorycznym, co niewątpliwie przyczynia się do szybszego oczyszczenia miasta z niechlujnych i brzydkich baraków i budek mieszkalnych.

PRZYROST NATURALNY LUDNOŚCI W GDYNI.

Według obliczeń Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu Gdynia wykazuje szybszy przyrost naturalny ludności, niż pozostałe części Polski.

W roku 1933 zawarto ogółem małżeństw 449, urodzeń żywych było 1439, zgonów — 504. Wobec czego przyrost naturalny wynosi 935 osób w ciągu roku.

Na 1000 mieszkańców w Gdyni zawarto małżeństw 11,2, gdy dla całej Polski liczba ta wynosi 8,3. Urodzeń żywych na 1000 mieszkańców w Gdyni przypada 36,0, gdy dla całej Polski 26,5. Zgonów w Gdyni wypada 12,6 na 1000 mieszkańców, gdy w Polsce liczba ta jest większa i wynosi 14,2. Zatem przyrost naturalny ludności w Gdyni na 1000 mieszkańców wynosi 23,4, gdy w całej Polsce 12,6.

Jak widać przyrost naturalny ludności w Gdyni jest olbrzymi. Tłumaczy się to tem, że do Gdyni przybywa element młody, co wpływa na większy stan małżeństw i rozrodczość.

III OKRES ROZBUDOWY PORTU.

W pierwszej połowie bm. zakończone zostały pertraktacje z Konsorcjum Francusko-Polskiem na rozbudowę III okresu robót w porcie gdyńskim, na łączną kwotę 12 miljonów złotych. Umowa obejmuje następujące prace: wykończenie nabrz. Czechosłowackiego i Rumuńskiego, przygotowanie placów i przystani dla przeładunku drzewa w basenie Nr. V, zamknięcie basenu Prezydenta i wykończenie mola południowego, budowę basenu żaglowego dla Yacht-Klubu i dalszą rozbudowę falochronu wschodniego.

W bież. roku Konsorcjum przystąpi niebawem do prac nad zamknięciem i wykończeniem basenu Prezydenta, w związku z czem rozebrany zostanie drewniany pomost pasażerski Żeglugi Polskiej, na miejscu którego stanie falochron. Nowa przystań dla żeglugi przybrzeżnej zostanie wybudowana na nabrz. Wilsonowskiem, gdzie staną wygodne poczekalnie, kasy i kawiarnia, dostosowane do stale wzrastającego ruchu pasażerskiego w żegludze przybrzeżnej.

MONTAŻ NOWYCH DŹWIGÓW W PORCIE

Na nabrz. Stanów Zjednoczonych w wolnej strefie, w bieżącym tygodniu rozpoczną się również roboty przy montażu 4 dźwigów półportalowych o nośności 3 ton. Dźwigi te przeznaczone będą dla obsługi magazynu „Cukroportu", oraz nowobudującego się magazynu drobnicowego Nr. 7. Oddanie dźwigów do eksploatacji nastąpi w końcu czerwca br.

NOWA LINJA REGULARNA GDYNIA — GDAŃSK—HELSINGBORG—MALMÖ.

T-wo okrętowe Egon-Line (Limhamn), rozszerzyła obsługę swojej linji w ten sposób, że statek tego T-wa „Egon" będzie kursował regularnie 1 raz na tydzień pomiędzy Gdynią — Gdańskiem—Helsingborg — Malmö. Przyjazd statku do Gdyni jest wyznaczony na każdą niedzielę, wy- i załadowanie na poniedziałek, poczem statek wychodzi do Gdańska, a stamtąd we wtorek wieczór do Helsingborg i Malmö.

POWIĘKSZENIE STACJI BUNKROWEJ PŁYNNEGO PALIWA W GDYNI.

Dnia 16. bm. odbyło się w gmachu Urzędu Morskiego posiedzenie komisji z udziałem przedstawicieli Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Polskiego Eksportu Naftowego, Państwowej Fabryki Olejów Mineralnych „Polmin" oraz Urzędu Morskiego, pod przewodnictwem p. Radcy Ocioszyńskiego, celem zbadania możliwości rozszerzenia stacji bunkrowej płynnego paliwa w porcie gdyńskim. Komisja wypowiedziała się za powiększeniem tej stacji i dostosowaniem jej do potrzeb bieżących uwzględniając coraz liczniejsze zawijania statków motorowych do portu gdyńskiego.

WYSOKI KOMISARZ LIGI NARODÓW W GDYNI.

Dnia 18 bm. o godz. 11-tej przyjechał do Gdyni Wysoki Komisarz Ligi Narodów z Gdańska p. Sean Lester z małżonką.

Wysoki Komisarz przybył najpierw do Urzędu Morskiego, gdzie dyrektor Urzędu p. inż. St. Łęgowski poinformował gości o historji rozwoju portu, a następnie zwiedzono Łuszczarnię Ryżu, Olejarnię, urządzenia przeładunkowe oraz objechano wszystkie baseny portowe na motorówce „Pilot II".

Wszelkich informacyj podczas zwiedzania udzielał również dyrektor inż. St. Łęgowski.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

OBRÓT TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W MARCU.

Według informacyj prowizorycznych obrót towarów w porcie gdańskim również i w marcu, po poważnym spadku w lutym w porównaniu do stycznia, nie wykazał większego ożywienia; całkowity obrót wyniósł mianowicie 452.945,9 ton, z czego na import

przypadło 34.557 ton, zaś na eksport 418.388,9 ton; w eksporcie narazie znane są dwie najważniejsze pozycje, mianowicie dotyczące węgla, którego wywieziono 255.818 ton i drzewa 82.025 ton.

W porównaniu do obrotów Gdyni na marzec obroty Gdańska są mniejsze o 127.472 tony, przyczem przywóz z Gdyni 69.532 ton jest dwa razy większy niż w Gdańsku, zaś wywóz z Gdyni jest większy o 91.497 ton.

Tem niemniej wskazać należy, że podział wywozu z Gdańska według kategoryj towarów kształtuje się pomyślniej niż w Gdyni, gdy mianowicie w tej ostatniej z ogólnej ilości wywozu odejmiemy węgiel (447.561 ton) to otrzymamy na wszystkie kategorje pozostałych towarów zaledwie 63.322 ton, gdy tymczasem w Gdańsku na pozostałe towary przypada 163.570 ton, w czem mieści się lukratywny wywóz samego drzewa w ilości 82.025 ton, na pozostałe zaś towary przypada jeszcze 81.545 ton, czyli o zgórą 18 tys. ton więcej niż w Gdyni.

Ponieważ dokładne dane statystyczne, dotyczące obrotu towarów w porcie gdańskim z reguły publikowane są dopiero w końcu miesiąca, będziemy mogli przeprowadzić bardziej szczegółową analizę obrotów gdańskich dopiero w następnym numerze.

RUCH STATKÓW W ROTTERDAMIE.

W ciągu marca zawinęło do portu w Rotterdamie 1097 statków o łącznej pojemności 1.654. 749 n. t.r.., w tym samym miesiącu roku ubiegłego zawinęło statków 978 o łącznej pojemności 1.554.822.

Jest to więc w zestawieniu z zakresu ubiegłego polepszenia o blisko 10%. Jeśli chodzi o ruch statków w pierwszym kwartale to również rezultaty są pomyślne gdy mianowicie w roku bieżącym w tym okresie zawinęło statków 3092, to w roku zeszłym liczba ich wynosiła zaledwie 2787, pod względem łącznej pojemności różnice są następujące: w I kwartale roku bieżącego łączna pojemność statków wyniosła 4.809.735 n. t. r. gdy w roku zeszłym ta sama liczba wynosiła 4.451.461 n. t. r.

OTWARCIE NAWIGACJI DO LENINGRADU.

W ciągu ostatniego tygodnia do portu w Leningradzie przy pomocy lodołamaczów po raz pierwszy w obecnym sezonie nawigacyjnym dotarł szereg statków po zabranie względnie dla dostarczenia ładunków. Pozatem już w 13. bm. dwa statki o własnej sile dotarły do tego portu. Tak wczesne otwarcie nawigacji uważane jest za zjawisko nienotowane od całego szeregu lat.

ROZBUDOWA PORTÓW SOWIECKICH.

Według niedawno opublikowanych przez Centralny Instytut transportu wodnego danych porty sowieckie w czasach ostatnich uległy znacznej rozbudowie. Na pierwszem miejscu pod tym względem stoi port w Leningradzie, gdzie rozbudowa miała przedewszystkiem na widoku rozszerzenie i udoskonalenie zdolności przeładunkowej portu w zakresie eksportu drewna. Dla obsługi tego eksportu przeznaczono 8 specjalnych nabrzeży, dających możność przeładowania w ciągu roku 135.000 standartów drzewa. Port pozatem posiada dwie linje kranów dla przeładunku drzewa z lorek rzecznych na składy oraz motorowe krany ruchome dla załadunku drzewa ze składów na statki.

Z innych portów na uwagę zasługuje port na Morzu Czarnem w Tuapse, który przystosowany został do eksportu płynnych materjałów paliwa w szczególności zaś wybudowano specjalne tanki na osobnem molu dla benzyny. Port północny - Murmańsk również znacznie rozbudowano.

FRACHTY NA DALEKI WSCHÓD ZNIŻKUJĄ.

Lloyd Anversois poświęca ciekawe uwagi olbrzymiej zniżce frachtów w kierunku Dalekiego Wschodu , wprowadzonej dobrowolnie przez Konferencję Dalekiego Wschodu celem zwalczania armatorów - outsiderów. Frachty bowiem zostały zniżone z Antwerpji na żelazo handlowe i półfabrykaty z 17/6 papierowych za tonę na 13/- papierowych za tonę, mniej 4,5% prowizji. Prócz tego poważne zniżki zapewnione są dla „wiernych" ekspedytorów.

Ponieważ obecnie fracht z Antwerpji do 3 — 4 portów Dalekiego Wschodu dla dużego statku wynosi 16 - 17/ - za tonę, więc outsiderzy na antwerpijskim rynku zostają pobici, gdyż 80% ładunków z tego portu, składających się z że-

laznych wyrobów, mogą odchodzić linjowcami po 13/- za tonę.

Przewidywane jest, że po odpadnięciu outsiderów, frachty znów pójdą w górę, pismo zapytuje jednakże, gdzie jest gwarancja że outsiderzy wtedy znów nie staną do konkurencji. Ta nienormalna konkurencja kryzysowa ułatwia bądź co bądź eksport w kierunku Dalekiego Wschodu, z czem i w Gdyni liczyć się można wobec zaprowadzenia bezpośredniej linji z Gdyni do wszystkich głównych portów Dalekiego Wschodu.

WZROST RUCHU PASAŻERSKIEGO W LIZBONIE.

Mimo ogólnego zastoju przewozów pasażerów na Atlantyku, wyjątkowo korzystnie położona Lizbona, która jest niemal bezkonkurencyjna dla ruchu pasażerskiego w kieruku Południowej i Środkowej Ameryki oraz dla ruchu wycieczkowego na Azory i do Płn. Afryki, zwiększa stale swój ruch pasażerski. W r. 1933 przeszło przez port 191,644 pasażerów wobec 188.607 w roku poprzednim.

NOWA KOLEJ PORTOWA BIAŁOGRÓD—SPLIT.

Rząd jugosłowiański postanowił budowę nowej kolei żelaznej w kierunku południowej części jugosłowiańskiego wybrzeża. Kolej skróci dotychczasową odległość kolejową Białogród-Split o 190 kilometrów. Produkty rolnicze, które dotąd kierowały się wyłącznie Dunajem ku portom morza Czarnego mają znaleźć sobie drogę w kierunku Adrjatyku.

PODZIAŁ NA KATEGORJE FLOTY HANDLOWEJ SZWEDZKIEJ.

Szwedzkie ministerstwo gospodarki narodowej ogłosiło ostatnio dane dotyczące podziału na kategorje handlowe floty szwedzkiej. 46% stanowiących tej floty o ogólnej pojemności 746 tys. ton zatrudnionej jest w żegludze trampowej, 36% t.j. 582 tys. ton należą do linij regularnych i 18% - 301 tys. ton zatrudnione są przy przewozach specjalnych jak tankowce i t. p.

Pozatem tylko 4,3% statków zatrudnionych jest w kabotażu.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

FAKTURY KONSULARNE PRZY EKSPORCIE DO ARGENTYNY.

Na podstawie dekretu Nr. 31. 130 Ministerstwa Skarbu, wszystkie faktury kupieckie muszą być poświadczane przez konsulaty argentyńskie. Bez wiz konsulatów towar nie będzie dopuszczany do odprawy celnej i importer nie będzie mógł ubiegać się o przydział dewiz. Dekret ten wszedł w życie z dn. 2-go stycznia r. 1934. Wobec jednak zbyt krótkiego terminu jego wejścia w życie importerzy argentyńscy nie zdołali zawiadomić o tem swych dostawców, przeto Ministerstwo Skarbu dekretem z dnia 1 marca termin ten przedłużyło do dnia 31 maja br.

Co się tyczy świadectw pochodzenia, to konsulaty argentyńskie obowiązane są wydawać je bezpłatnie w takiej ilości. w jakiej zażąda osoba zainteresowana. (Art. 259 rozporządzenia reglamentacyjnego do argentyńskiej ustawy konsularnej Nr. 4.712).

Opłaty za wizowanie faktur przez konsulaty argentyńskie wynoszą od oryginału 4,— pesy w złocie (9.20 pesów papierowych) oraz za stwierdzenie ceny fakturowej = 1,— peso w złocie (2,30 pesów papierowych). O pobieraniu opłat za duplikaty faktur ustawa nic nie wspomina, należy przeto wnioskować, iż mają one być poświadczane bezpłatnie.

P. I. E.

UKŁAD KONTYNGENTOWY POLSKO-RUMUŃSKI Z DN. 4 KWIETNIA 1934 R.

W dniu 4 kwietnia r. b. został podpisany w Bukareszcie układ kontyngentowy polsko-rumuński, obejmujący okres od 1 II do 30 VI 1934. Układ ten zawiera listy kontyngentów udzielonych przez Polskę Rumunji, a mianowicie na nasiona słonecznikowe i dyni, proso, kukurydzę, surowe skóry futrzane baranie, surowe skóry futrzane karakułowe, półkarakułowe i inne, jelita etc. oraz kontyngentów udzielonych na artykuły importowane przez Rumunję z Polski, jak: przędza wełniana, bawełniana i sztucznego jedwabiu, rury cynk i blacha cynkowa, węgiel i koks, farby anilinowe, kalosze i wyroby gumowe, artykuły fajansowe etc.

Układ przewiduje podwyższenie kontyngentów z dniem 15 maja, o ile w okresie luty — kwiecień r. b. eksport rumuński do Polski będzie się rozwijał zadawalająco.

Pozwolenia przywozowe będą wydawane w trybie przyśpieszonym i będą miały ważność 3 miesiące.

Z uwagi na prawdopodobieństwo szybkiego wyczerpania kontyngentów rumuńskich w Polsce przewidziana została procedura wydawania obustronnych kontyngentów dodatkowych ponad ilości udzielane w układzie. W tym celu polskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu będzie powiadamiać rumuńskiego radcę handlowego w Warszawie o wszelkich żądaniach importerów polskich na import towarów z Rumunji, na które jest brak kontyngentów lub na które kontyngenty są wyczerpane i skoro przedstawiciel Rumunji przychylnie wypowie się za udzieleniem pozwolenia przywozowego, wówczas polskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu takie pozwolenia wyda natychmiast, o ile dostanie zapewnienie, że i Rumunja udzieli pozwolenia na przywóz od-

powiedniej ilości towarów z Polski, co uzgodni polski radca handlowy w Bukareszcie z rumuńskiem Ministerstwem Przemysłu i Handlu.

Ponadto dopuszczone będą transakcje kompensacyjne w szczególności do towarów skontyngentowanych, których bądź w układzie nie przewidziano, bądź które zostały już wyczerpane.

W ten sposób zawarty układ kontyngentowy dzięki swej elastyczności stwarza dla obu krajów szerokie możliwości wzajemnego eksportu. Liczyć się należy z tem, iż układ zapewni Polsce eksport do Rumunji conajmniej w ramach roku ubiegłego, zaś Rumunji - eksport dość poważnie wyższy od zeszłorocznego.

W czerwcu r. b. będą miały miejsce rokowania celem przedłużenia obecnego układu.

Wszelkich informacyj w sprawach handlu z Rumunją udziela Izba Handlowa Polsko - Rumuńska Warszawa, ul. Smolna 25 (m. 7.).

SPECJALNE WARUNKI DLA EKSPORTU MASŁA Z FINLANDJI DO NIEMIEC.

Podpisany ostatnio układ handlowy pomiędzy Finlandją a Niemcami ustala kontyngent dla eksportu fińskiego masła do Niemiec w wysokości 4000 ton rocznie. Jest to ilość mniejsza od poprzedniego kontyngentu o 20%. Jak słychać jednak wzamian za obniżenie kontyngentu Niemcy ustalić mieli dla masła fińskiego wyższą cenę zakupu, która podobno o 40% jest lepsza od ceny na masło fińskie na rynku londyńskim.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7. DO 17. IV. 1934 R.

CZECHOSŁOWACJA. Import kartofli z Niemiec został w myśl zarządzenia Min. Rolnictwa utrzymany w rozmiarach dotychczasowych.

Bank Narodowy zezwolił na dokonywanie prywatnych rozrachunków w obrocie towarowym z Jugosławją, Rumunją, Węgrami i Bułgarją, pod warunkami przez Bank ustalonemi.

FINLANDJA. Dekretem z dn. 22 marca 1934 r. obniżyła Rada Państwa przymus domieszki żyta krajowego i mąki żytniej od dnia 1. IV. 34 do wysokości 1% (dotychczas 10%).

Min. Rolnictwa ustaliło cenę importowanego żyta na II kwartał r. b. w wysok. 0,70 Fmk. za 1 kg.. stąd stawki celne wynoszą: dla żyta niemielonego 1,25 Fmk. za 1 kg. mąki żytniej — 1,45 i 2,25 Fmk.

FRANCJA. Zgodnie z zarządzeniem władz francuskich podania o przydział kontyngentów na drzewo i wyroby drzewne na I półrocze r. 1934 wnosić należy do 25 kwietnia r. b.

Stosownie do dekretu, ogłoszonego dnia 3. IV. 1934 r., zastosowane zostały do dykt pochodzenia fińskiego stawki taryfy minimalnej.

HISZPANJA. Według nowych zarządzeń przydział dewiz na pokrycie należności wekslowych wymaga również, podobnie jak w innych wypadkach, uprzedniego uzyskania pozwolenia dewizowego. Poszczególne wnioski załatwiane są w kolejności ich wpływu. W celu uniknięcia protestów wekslowych banki przyjmują jako depozyt równowartość w pesetach.

Na drugi kwartał 1934 r. zostały ustalone kontyngenty importowe w tej samej wysokości co na pierwszy kwartał na łój nieprzerobiony, tłuszcze roślinne, oleje zwierzęce, koprę, siemię lniane, oraz wprowadzono nowe kontyngenty na olej palmowy, kokosowy, siemię rycynusowe. Podstawę obliczenia stanowi przywóz z lat 1931-32.

HOLANDJA. W dniu 4 kwietnia rb. ukazały się ustawy, kontyngentujące import do Holandji następujących towarów: 1) Odkurzacze, motory i węże do odkurzaczy; okres skontyngentowania 1. 4 1934 r. — 1. 4. 1935 r.; lata bazowe 1930, 1931, 1932: ustawowo przysługujące 70% przeciętnego importu lat bazowych. 2) Wszystkie inne części odkurzaczy. Jak wyżej z tą jedynie różnicą, że ustawowo przysługuje 70% przeciętnego importu lat bazowych. Powyższe kontyngenty stanowią przedłużenie ustawy poprzedniej (od 1. 10. 1933—1. 4. 1934 r), która ustalała wysokość ustawowo przysługujących kontyngentów na 90% przeciętnego importu lat bazowych. 3) Zapałki. Okres skontyngentowania 1. 3. 1934—1. 6. 1934 r.: ustawowo przysługuje 30% przeciętnego importu podczas 3 miesięcy w latach 1932—33. 4) Mąka żytnia. Przedłużono istniejącą ustawę kontyngentową na okres 1. 4. 34—1. 4. 1935 r., nie zmieniając warunków poprzedniej ustawy: lata bazowe 1931, 1932, ustawowo przysługuje 100% przeciętnego importu podczas lat bazowych.

W dniu 13 kwietnia 1934 r. ogłoszono dekret, który z mocą obowiązującą wstecz od 1 marca 1934 r. wprowadza na okres 3-miesięczny kontyngent przywozowy na ryż w wysokości 60% przeciętnego przywozu w analogicznym okresie 1932 r. Kontyngent na ryżową mąkę pastewną wynosi 100% przeciętnego importu w tym samym okresie w latach 1932 33.

IRLANDJA. Z mocą obowiązującą od 3 kwietnia 1934 r. wprowadzone zostały nowe cła importowe na bydło i skóry bydlęce. Cło na bydło wszelkiego rodzaju wynosi 3 Ł. za 1 sztukę, zaś na skóry surowe i ich części 10 sh. od sztuki.

ŁOTWA. Rozporządzeniem z dnia 24 marca 1934 r. ustaliło min. finansów nowe instrukcje w zakresie dokonywania operacyj walutami zagranicznemi przez prywatne instytucje kredytowe. W myśl tych postanowień operacjami takiemi zajmować się mogą tylko banki specjalnie do tego przez Bank Łotewski upoważnione według szczegółowych wskazań. zawartych w tej instrukcji.

NORWEGJA. Od 19 marca 1934 r. wprowadzone zostały ograniczenia importu pierza i puchu, zarówno czyszczonego, jak i nieczyszczonego.

Ograniczenia przywozu obejmują wszelkie towary fajansowe z poz. B.4a i B.8a, zarówno białe i jednokolorowe, jak i inne, nawet złocone i srebrzone.

RUMUNJA. Zarządzeniem Dyrekcji Ceł z dnia 31 marca rb. zniżone zostały stawki celne na przędziwa jedwabne, nici z jedwabiu naturalnego i sztucznego, bawełnę surową, nici bawełniane i wigonjowe. Nowe stawki obowiązują od 1. 4. 1934 r.

Pozwolenia przywozowe na przędzę, która objęta jest postanowieniami układu kontyngentowego polsko-rumuńskiego, są rozdzielane przez rumuńskie Min. Przemysłu i Handlu.

SZWECJA. Uchwałą parlamentu podwyższono cło na ogórki świeże, poz. 112) importowane w okresie od kwietnia do września na 50 kor. (dotychczas 40 kor. podczas całego roku) i na świeże pomidory (poz. 115) na 50 kor. od 100 kg na okres maj—listopad (dotychczas 25 kor. w ciągu całego roku).

TUNIS. Postanowienia dekretu francuskiego z dn. 28 marca rb. zostały rozciągnięte na Tunis, co oznacza wprowadzenie ograniczeń przywozowych na nawozy sztuczne azotowe.

WIELKA BRYTANJA. Z dn. 5 kwietnia 1934 r. zmieniono cło specyficzne na ogniotrwałe naczynia gliniane niepolewane, wynoszące 25 sh. od 1 cwt., na cło wartościowe w wysokości 33⅓%.

WŁOCHY. W myśl rozporządzenia z dn. 3 kwietnia 1934 r. jaja ptactwa dzikiego importowane będą bez cła, o ile udowodni się, że służyć mają dla celów hodowli ptactwa.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma grecka interesuje się importem desek do fabrykacji skrzynek. P/8047/40/Ro.

Firma francuska pragnie nawiązać kontakt z polskimi producentami różnych wyrobów ludowych, z drzewa, skóry, ceramiki, szkła, metalu itd. P/8052/54/Sz.

Firma holenderska poszukuje solidnych dostawców wyrobów koszykarskich. P/8215/49/Sz.

Firma palestyńska poszukuje dostawców wyrobów porcelanowych, fajansowych, jak również gwoździ, rur emaljowanych naczyń itp. artykułów użytku domowego i przy budowie domów. Interesuje się ona również meblami giętemi, materjałami, papierem opakunkowym i do pisania. P/8234/4E/Sz.

Firma holenderska, posiadająca kontyngent na przywóz mebli wiklinowych, poszukuje solidnych dostawców. P/8745/49/Sz.

Firma w Detroit pragnie objąć przedstawicielstwo fabryki wódek i win. P/8033/32/Sz.

Firma w Hondurasie pragnie zakupić wiklinę do wyrobu mebli. P/7486/49/Sz.

Firma grecka pragnie importować z Polski lampy elektryczne, baterje, lampki kieszonkowe drut elektryczny. E/9120/50.

Firmy importujące, zainteresowane importem z Grecji świeżych owoców, owoców suszonych (rodzynki, koryntki, figi), win, skór baranich, oraz ekstraktów garbarskich, mogą nawiązać kontakt z tamtejszemi firmami przez Izbę Handlową Polsko-Grecką w Warszawie, gdzie zasięgnąć można wszelkich bliższych informacyj w sprawach powyższych. — Foksal 14/3, w godzinach między 4-tą a 8-ą po poł.

Firmy, które interesują się nawiązaniem kontaktu z firmą „Edward P. Paul i Co, Inc." w New-Yorku, winny uprzednio zasięgnąć informacyj w P. I E.

Firma japońska Kaschigami Katoh & Co w Kote pragnęłaby wejść w kontakt z importerami polskimi z dziedziny olejarskiej — dostarcza agaw, kamforę i olejek kamforowy, oleje roślinne i rybne, wosk drzewny itp. Firma ta również jest dostawcą galanterji wyrobu japońskiego.

USTAWODASTWO

NOWA USTAWA O MORSKICH OPŁATACH PORTOWYCH.

W Dzienniku Ustaw Nr. 32 z dnia 15. IV. 34 r. poz. 286 ukazała się nowa ustawa (z dn. 15. III. 1934 r.) o morskich opłatach portowych, która przewiduje następujące opłaty: a) za wejście i wyjście statku, b) za postój statku (postojowe), c) za przystanie i nabrzeża (przystaniowe), d) za wyładowanie i przyjęcie pasażera (pasażerskie), e) za wyładowanie lub naładowanie towaru (ładunkowe), f) za służbę pilotową (pilotowe), g) za korzystanie z administrowanych przez władze portowe urządzeń portowych jak: magazynów, urządzeń przeładunkowych i innych, podobnie jak poprzednio.

Taryfy opłat portowych, terminy i sposób pobierania tych opłat, jak również środki odwoławcze ustala Minister Przemysłu i Handlu w drodze rozporządzeń, które zarazem mogą przewidzieć przypadki lub warunki częściowego lub całkowitego zwalniania od niektórych opłat. Uprawnienia powyższe Minister Przemysłu i Handlu może w całości lub części przekazać Dyrektorowi Urzędu Morskiego.

Według powyższej ustawy opłaty portowe korzystają z przywilejów, służących podatkom państwowym. Taryfy opłat dla portów stanowiących własność gminną zatwierdza Urząd Morski.

Ustawa zwalnia od opłat stemplowych pisma, stwierdzające należność lub uiszczenie opłat, wymienionych wyżej od a) do f), a Minister Skarbu może zwalniać od opłat stemplowych pisma dotyczące korzystania z urządzeń portowych (magazyny, dźwigi i inne) administrowanych przez władze portowe.

Dotychczasowe taryfy opłat portowych obowiązywać będą do czasu ogłoszenia rozporządzenia przez Ministra Przem. i Handlu o nowych taryfach na podstawie powyższej ustawy.

ROZPORZĄDZENIA O PRACY ROBOTNIKÓW PORTOWYCH W GDYNI.

W Dzienniku Ustaw Nr. 32 z dnia 15. kwietnia 1934 r. ukazało się:

1) rozporządzenie Ministra Opieki Społecznej z dnia 29 marca b. r. o biurze pośrednictwa pracy dla robotników portowych w Gdyni.

2) rozporządzenie Ministra Opieki Społecznej z dnia 29 marca 1934 r. w sprawie książeczek obrachunkowych dla robotników portowych.

3) rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 31 marca 1934 r. w porozumieniu z Ministrem Opieki Społecznej o ustaleniu pojęcia przeładunku portowego i podziału robotników portowych na kategorje zawodowe.

4) rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 31 marca 1934 r. w porozumieniu z Ministrem Opieki Społecznej o ustanowieniu i zakresie działania komisji kwalifikacyjnej dla robotników portowych przy Urzędzie Morskim, tudzież o trybie zaliczenia w poczet robotników portowych.

OTWARCIE TARGÓW POZNAŃSKICH.

W nadchodzącą niedzielę dn. 29 kwietnia nastąpi otwarcie Targów Poznańskich, które w ciągu lat poprzednich bywały zawsze wielkiemi wydarzeniami w życiu gospodarczem Polski. Tegoroczne Targi zapowiadają się jeszcze okazalej niż poprzednie, a to ze względu nietylko na bardziej liczny udział zgłoszeń ze strony firm polskich, lecz również i z powodu wzięcia w nich udziału wystawców zagranicznych. Spodziewany jest m. in. znaczny przypływ zwiedzających z Niemiec. Kierownicze czynniki życia gospodarczego tak ze sfer rządowych, jak i społecznych przybędą do Poznania na uroczystość otwarcia, którego dokona Pan Minister Przemysłu i Handlu. Na dzień 28 bm. zwołany został do Poznania Zjazd Związku Izb Przemysłowo - Handlowych, obrady którego w komisjach trwać będą 3 dni. Wszystko to niewątpliwie przyczyni się do podkreślenia wagi Targów.

Byłoby niezmiernie pożądanem, aby sfery kupieckie Okręgu Izby naszej możliwie najliczniej w Targach wzięły udział a w każdym razie, aby delegowały Swych przedstawicieli dla zaznajomienia się z eksponatami i ewentualnego zawarcia transakcyj handlowych, które na Targach mogą być uskutecznione w najbardziej sprzyjających warunkach. Zaznaczyć przy tem należy, iż w zrozumieniu wagi Targów Poznańskich dla życia gospodarczego i w celu zachęcenia szerszych kół społeczeństwa do przybycia na nie do Poznania, Ministerstwo Komunikacji udzieliło zniżki 50% na przejazd kolejami w dniach 28 i 29 kwietnia, 2 i 3 maja oraz 5 i 6 maja. Zniżki te przy odległościach ponad 200 kilometrów obowiązują również i na pociągi pośpieszne.

WYJĄTKOWO TANIE KOSZTY PODRÓŻY Z NIEMIEC NA TARGI POZNAŃSKIE.

Według informacyj prasy niemieckiej ustalony został wyjątkowo niski koszt przejazdu z Niemiec na Targi Poznańskie. Tak np. przejazd z Berlina do Poznania wynosić ma tam i z powrotem łącznie z wizą i wolnym wstępem na Targi III kl. 25 marek niemieckich, zaś II kl. — 35 marek niemieckich.

TARGI WIOSENNE W UTRECHCIE.

Udział firm polskich w Międzynarodowych Targach Holenderskich w Utrechcie wypadł zgodnie z doniesieniem Poselstwa R. P. w Hadze i Konsulatu R. P. w Amsterdamie w roku bież. zadawalająco. Urządzenie stoiska z inicjatywy Konsulatu R. P. w Amsterdamie na Targach Wiosennych przyczyniło się w znacznej mierze do wzrostu zainteresowań naszemi możliwościami wśród holenderskich sfer gospodarczych, co ułatwi niewątpliwie ekspansję naszą na rynek holenderski.

Targi w Utrechcie odbywają się, jak wiadomo, dwa razy do roku, targi wiosenne w marcu i jesienne we wrześniu, trwają one zarówno w marcu, jak i we wrześniu po 9 dni. W każdych targach bierze udział około 1.000 wystawców, z czego połowa firm holenderskich i połowa zagranicznych, jak: **Polska**, Austrja, Belgja, Czechosłowacja, Danja, Finlandja, Francja, Grecja, Italja, Japonja, Hiszpanja, Niemcy, Norwegja, Portugalja, Szwecja, Szwajcarja, Węgry i Wielka Brytanja.

Wystawcami polskiej grupy były jedynie firmy polskie. reprezentowane w Holandji, których przedstawiciele zajmowali się eksponatami podczas trwania Targów. Liczba wystawców, wyrażająca się w cyfrze 25, była stosunkowo nieznaczna. zważywszy na pokaźną liczbę firm mających przedstawicieli i eksportujących już do Holandji.

Szczególnie pozytywne rezultaty zdołał uzyskać pokaz polski w dziale przemysłu artystycznego i zabawkarskiego, koszykarskiego, konfekcyjnego, konserwowego i chemicznego.

Udział firm polskich w targach utrechtskich rozpatrywać można z kilku punktów widzenia:

1) Wyraził on się w szerokiej propagandzie wyrobów polskich pośród publiczności holenderskiej i co zatem idzie we wzbudzeniu na nie popytu wśród tamtejszych nabywców.

2) Ekspozycja wykazała holenderskiej publiczności a w pierwszym rzędzie holenderskim importerom, że Polska wyrabia nietylko ogólnie znane tanie wyroby, jak konfekcję męską i obuwie gumowe, ale posiada szeroko rozwinięty przemysł hutniczy i chemiczny, eksportuje szereg artykułów, które w Holandji jeszcze nie są znane.

3) Pokaz polski na targach przyczynił się wreszcie do pozyskania prasy, która umieszczała wiele artykułów, poświęconych Polsce.

Obecny udział w targach firm polskich wypadł bardzo dodatnio, tak, że zachodzi konieczność dalszego w nich udziału, zwłaszcza, że udział następny przynosi zawsze niepomiernie większe korzyści od poprzedniego, oraz dlatego, że targi jesienne przedstawiają specjalne znaczenie dla niektórych działów przemysłu. Tak targi wiosenne, jak i jesienne przedstawiają dla firm eksportowych, z punktu widzenia rodzaju przedstawionych artykułów, równie dużą wartość.

Firmy, które pragną wziąć udział w targach muszą w nieprzekraczalnym terminie do dnia 15 maja rb. zgłosić się w Konsulacie R. P. w Amsterdamie, który udziela wszelkich szczegółowych wyjaśnień i informacyj.

PŁYWAJĄCE WYSTAWY JAPOŃSKIE.

Wedle doniesień z Salonik w czasach ostatnich statki japońskie, specjalnie urządzone jako pływające wystawy towarów pochodzenia japońskiego, odwiedzają stale porty wschodniej części Morza Śródziemnego i z powodzeniem szerzą propagandę dla produkcji japońskiej. O ile jednak poprzednio statki te ograniczały swe zadania wyłącznie do akcji propagandy handlowej, o tyle obecnie rozszerzają swą działalność w kierunku zawierania transakcyj na przywożone towary i dostarczania tych towarów bezzwłocznie odbiorcom nietylko w porcie postoju, lecz również i okolicy. Statki wystawowe, które poprzednio zawijały do portów włoskich, obecnie rozszerzają pole swej działalności na porty państw Bałtyckich i Małej Azji, są w pełni załadowane towarami japońskiemi, jak tekstylja, guziki z masy perłowej, żarówki, zabawki itp. Towary te oferowane są równocześnie hurtownikom i drobnym handlarzom po cenach, które nie powinny jednak według zdania specjalistów miejscowych, wywoływać przesadnych obaw przed konkurencją.

WYDAWNICTWA

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA SKARBU O ZMIANACH ZAGRANICZNYCH TARYF CELNYCH.

Ministerstwo Skarbu podaje do wiadomości, że celem udostępnienia zainteresowanym zapoznania się z wszelkiemi zmianami taryf celnych państw obcych, Administracja Dz. U. Min. Skarbu ul. Rymarska 3 — konto czekowe w P. K. O. Nr. 30305 — dostarcza za opłatą rocznego abonamentu w kwocie zł 30 odpowiednie publikacje w języku francuskim, angielskim lub niemieckim, wydawane przez Biuro Międzynarodowe Tłumaczeń taryf celnych. Kwota ta obejmuje koszty przesyłki. W wydawnictwie tem ukaże się również tłumaczenie nowej polskiej taryfy celnej.

KOMUNIKATY

MIĘDZYNARODOWY KURS W ZAKRESIE EKSPANSJI HANDLOWEJ.

Międzynarodowa Izba Handlowa podaje do wiadomości, że w okresie od 30 lipca do 10 sierpnia r. b. zorganizowany zostanie w Paryżu 16-ty kurs Międzynarodowy w zakresie Ekspansji Handlowej. Kurs ten będzie specjalnie uwzględniał wykłady handlowego języka francuskiego, a pozatem poświęcony zostanie przedstawieniu szeregu zagadnień, dotyczących problemów gospodarczych Francji. Poza wykładami program kursu przewiduje zwiedzenie fabryk, składów i t. p. w Paryżu i okolicy.

Zazwyczaj kursy tego rodzaju wzbudzają znaczne zainteresowanie w rozmaitych państwach, przyczem szereg instytucyj prywatnych wysyła na nie swych stypendystów.

Szczegółowych informacyj zasięgnąć można w Polskim Komitecie Narodowym Międzynarodowej Izby Handlowej, Warszawa ul. Czackiego 12 lub w Paryżu Section Française de la Société Internationale pour l'Enseignement Commerciale, 15-17. Rue Aubert Paris IX.

Z REJESTRU HANDLOWEGO

Następujące nieistniejące firmy, zapisane w tutejszym rejestrze handlowym oddział A:

1) pod Nr. 2060 „Dom jedwabiu właśc. Helmut Jaszkowski,
2) pod Nr. 1022 Wilhelm Lentz,
3) pod Nr. 297 Isydor Barnahs,
4) pod Nr. 320 Adolf Barnahs,
5) pod Nr. 1215 Stürk i S-ka,
6) pod Nr. 1369 Hotel Boston Jan Gawron,
7) pod Nr. 1040 Hurtownia Drzewa Gustaw Pergande,
8) pod Nr. 1034 Eugen Altena,

zostaną wykreślone z urzędu.

Wzywa się właścicieli wzgl. prawnych następców, by w czasokresie 4 miesięcy od daty niniejszego ogłoszenia wnieśli ewentl. sprzeciw przeciwko wykreśleniu firmy.

Bydgoszcz, dnia 28 marca 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym dział B. pod Nr. 6 pod l. bież. 1, wpisano: „Budolec", Sp. z ogr. odp., tartak parowy i Przedsiębiorstwo budowlane, Skarszewy. Celem spółki jest przeróbka drzewa, handel materjałem drzewnym okrągłym i twardym, dokonywanie tranzakcyj handlowych i wszelkiego rodzaju branży drzewnej oraz wykonywanie wszelkiego rodzaju budowy. Kapitał zakładowy wynosi 10 000 zł. a udział 500 zł.

łam 4. Aleksander Wróblewski, zam. w Skarszewach;

łam. 6. Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością. Umowa spółki została zawarta 17 stycznia 1934 r. Spółkę zastępuje zamianowany kierownik i członek zarządu Spółki. Zarząd składa się z jednego członka. Członkiem zarządu i kierownikiem handlowym i fachowym zamianowany został Aleksander Wróblewski ze Skarszew.

Skarszewy, dnia 22 marca 1934 r.

Sąd Grodzki.

Do rejestru handlowego dział „B" Nr. 5, wpisano dnia 15. 3. 1934 r. przy firmie Browar Obywatelski spółka akcyjna w Tychach, że uchwałą zebrania Rady Nadzorczej spółki z dnia 27 stycznia 1934. Maksa Gautscha jako członka zarządu odwołano, a członkami zarządu ustanowiono Jana Pifkę, dyrektora i Henryka Sperlinga obu z Tych, z tem, że członkowie zarządu zastępują spółkę razem, lub jeden z nich łącznie z jednym prokurentem. Prokura Henryka Sperlinga wygasła. Huberta Heidenreicha z Tychów ustanowiono prokurentem z tem, że jest uprawniony podpisywać spółkę tylko łącznie z jednym członkiem zarządu, lub z jednym prokurentem.

Sąd Grodzki w Mikołowie.

W tutejszym rejestrze handlowym „B" Nr. 28 „Apollo" towarzystwo z ograniczoną poręką w Starogardzie wpisano:

Po myśli § 5 umowy z dnia 1 grudnia 1921 spółkę rozwiązano. Likwidatorem jest Sylwester Murawski, zegarmistrz z Starogardu.

Starogard, dnia 2 czerwca 1931.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B pod Nr. 1 wpisano dnia 21 marca 1934 przy firmie Lloyd Bydgoski, Spółka Akcyjna w Bydgoszczy, że firma brzmi obecnie Lloyd Bydgoski Spółka Akcyjna, oraz że na mocy uchwały walnego zgromadzenia Akcjonarjuszy z dnia 9 lipca 1932 r. obniżono kapitał zakładowy o 800.000 zł, tak że wynosi obecnie 1.200.000 zł.

Składa się z 12 000 sztuk akcyj po 100.00 zł. wystawionych na okaziciela.

Bydgoszcz, dnia 30 marca 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 194 dnia 7 marca 1934 wpisano firmę: Dom Ekspedycyjno-Transportowy (Extrans) właściciele Goldfarb Polak i Lipiński, oddział w Gdyni. Siedziba spółki jest w Warszawie, miejsce oddziału w Gdyni. Wspólnikami firmy są Maurycy Goldfarb, Nikodem Polak, obaj kupcy z Warszawy i Majloch vel Mieczysław Lipiński, kupiec z Sopot. Jawna spółka handlowa. Spółka rozpoczęła swe czynności dnia 1 stycznia 1919 r. Do reprezentowania spółki upoważnieni są wszyscy wspólnicy. Weksle i wszelkiego rodzaju akcepta winny być podpisywane przez wszystkich wspólników łącznie pod stemplem firmy; wszelkie zaś inne zobowiązania firmy winny być podpisywane przez dwóch wspólników łącznie pod stemplem firmy. Do podpisywania i odbioru korespondencji jak również wszelkich przesyłek pocztowych pieniężnych upoważniony jest każdy ze wspólników oddzielnie pod stemplem firmy.

Sąd Grodzki w Gdyni.

Do tutejszego rejestru handlowego, oddział B pod Nr. 159 wpisano dnia 3 czerwca 1931 firmę: Zakłady Przemysłowe „Adamas" Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Gdyni. Przedmiotem spółki jest:

1) produkcja i sprzedaż materjałów utwardniających zameldowanych w Polskim Urzędzie Patentowym pod nazwą „Adamas",

2) eksploatacja zameldowanego w tym urzędzie patentu na wyrób nowej maszyny do ubijania betonu,

3) produkcja i sprzedaż materjałów dla budowy dróg. budownictwa pod — i nadziemnego.

Kapitał zakładowy wynosi 50.000 złotych. Kierownikami spółki ustanowiono: kupca Gustawa Kalinowskiego z Sopot, inżyniera Zygmunta Białeckiego z Gdyni i przemysłowca Wilhelma Bodtke z Sopot. W razie zamianowania jednego kierownika, zastępuje on spółkę samodzielnie. Na wypadek zamianowania więcej kierowników lub jednego, albo więcej prokurentów zastępują spółkę albo dwaj kierownicy łącznie, albo jeden kierownik łącznie z jednym prokurentem. Do podpisywania bieżącej korespondencji spółki, kwitowania z odbioru wszelkich przesyłek pocztowych nie wyłączając listów poleconych, wartościowych i pieniężnych oraz odbioru towarów wystarczy jeden podpis kierownika lub prokurenta.

Umowę spółkową zawarto 16 stycznia 1931.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym wpisano w dniu 20 stycznia 1934 firmę: Władysław Kotliński, Magazyn Bławatów, Toruń, a jako jej właściciela kupca Władysława Kotlińskiego z Torunia.

Sąd Grodzki Toruń.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B Nr. 54 przy firmie „Stocznia Gdyńska", Spółka Akcyjna w Gdyni, dnia 20 marca 1934 dopisano: Uchwała Walnego Zgromadzenia z 15 marca 1933 zmieniono brzmienie § 7 ust. 3 statutu (w odniesieniu do terminu zwołania zwyczajnego Walnego Zgromadzenia) oraz § 39 statutu (w odniesieniu do terminu sporządzenia bilansu, rachunku zysków i strat, sprawozdania z działalności spółki).

Jako niewpisane ogłasza się, iż obowiązkowe ogłoszenia spółki zamieszczane będą w „Dzienniku Gdyńskim".

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 898 wpisano dnia 6 października 1933 r. przy firmie Bracia Schlieper w Bydgoszczy, że firma brzmi obecnie: Bracia Schlieper w Bydgoszczy. Prokura, udzielona Hansowi Tarrey wygasła, oraz że prokury łącznej udzielono Ernie Schlieper i książkowemu Albertowi Neumannowi z Bydgoszczy.

Bydgoszcz, dnia 10 stycznia 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B pod Nr. 13 wpisano dnia 12 stycznia 1934 przy firmie Fabryka Sygnałów kolejowych C. Fiebrandt i S-ka, Sp. z o. o. w Bydgoszczy, że Feliksa Wernera zwolniono ze stanowiska kierownika Spółki, oraz że Jerzemu Hennigowi z Bydgoszczy udzielono prokury.

Bydgoszcz, dnia 16 lutego 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B pod Nr. 268 wpisano dnia 23 listopada 1933 przy firmie „Tennis", Spółka z ogr. por. w Bydgoszczy, że dotychczasowy kierownik Dr. Maks Chaskiel ustąpił, w miejsce jego wybrano aplikanta adwokackiego Guntnera Hubschmanna z Bydgoszczy.

Bydgoszcz, dnia 13 lutego 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B, pod Nr. 375, wpisano dnia 18 listopada 1933 r. spółkę z ogr. poręką pod firmą. Kolektura Loterji Państwowej W. Kapturkiewicz, Spółka z ogr. poręką, z siedzibą w Bydgoszczy. Umowę spółkową zawarto dnia 4 października 1933 r. Przedmiotem przedsiębiorstwa jest kupno i sprzedaż losów Loterji Państwowej na całym obszarze Rzeczypospolitej Polskiej.

Kapitał zakładowy wynosi 20.000 zł. Kierownikiem spółki jest Władysław Kapturkiewicz, sądownie zaprzysiężony biegły w dziedzinie księgowości.

Bydgoszcz, dnia 13 lutego 1934.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A, pod Nr. 2165 wpisano dnia 26 czerwca 1933 r. firmę pod nazwą „Helios", Fabryka Obuwia Czemplik i Reiss w Byd-

goszczy. Jako spólników firmy wpisano: 1) Ignacego Czemplika, em. st. sekr. miejskiego z Bydgoszczy, ul. Gdańska 67, 2) Willi Reissa, kupca z Bydgoszczy, ul. Kordeckiego 14, 3) Katarzynę Reissową, żonę kupca z Bydgoszczy, ul. Kordeckiego 14. Jawna Spółka handlowa. Spółka rozpoczęła swe czynności dnia 20 września 1932 r. Do zastępstwa Spółki jest upoważniony Willi Reiss, oraz żona jego Katarzyna Reiss, każde z nich samodzielnie.

Bydgoszcz, dnia 26 czerwca 1933 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B pod Nr. 97 wpisano dnia 23 września 1933 r. przy firmie „Deutsches Haus Hotelbetriebsgesellschaft. Towarzystwo z ograniczoną poręką" w Bydgoszczy, że w miejsce ustępującego członka zarządu, Waltera Otto, wybrano Brunona Grawundera z Bydgoszczy.

Bydgoszcz, dnia 16 grudnia 1933 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 2177 wpisano dnia 23 listopada 1933 firmę Roma, Fabryka Cukierków i Czekolady, właśc. Teofil Ruciński w Bydgoszczy.

Jako właściciela zapisano kupca Teofila Rucińskiego z Bydgoszczy.

Bydgoszcz, dnia 13 lutego 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 2174 wpisano dnia 10 października 1933 r. firmę Wiktor Petrykowski, tartak i handel drzewa, fabryka obróbki drzewa w Bydgoszczy. Właścicielem firmy jest Wiktor Petrykowski, kupiec z Bydgoszczy.

Bydgoszcz, dnia 13 lutego 1934.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod pod Nr. 2182 wpisano dnia 2 lutego 1934 jawną spółkę handlową pod firmą „Adria", właśc. Józef Treuchel i Leokadja Dost, Bydgoszcz. Spólnikami firmy są: Józef Treuchel, kupiec z Bydgoszczy i Leokadja Dost z Bydgoszczy. Spółka rozpoczęła swe czynności dnia 1 stycznia 1934. Do zastępstwa spółki są upoważnieni oboje spólnicy łącznie.

Bydgoszcz, dnia 17 marca 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod pod Nr. 2179 wpisano dnia 9 lutego 1934 firmę „Hadroga", Hurtownia i Wytwórnia drogeryjno-apteczna, właśc. Stanisław Cylkowski w Bydgoszczy. Jako właściciela firmy wpisano Stanisława Cylkowskiego, kupca z Bydgoszczy.

Stefanowi Nowakowi, aptekarzowi z Bydgoszczy udzielono prokury.

Bydgoszcz, dnia 28 lutego 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 1117 wpisano dnia 10 października 1933 przy firmie Jan Jezierski w Bydgoszczy, że firma brzmi obecnie: Konstanty Rzanny, Skład cygar i papierosów w Bydgoszczy.

Bydgoszcz, dnia 13 lutego 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A wpisano dnia 16 stycznia 1934 przy firmach:

1) Cz. Biernacki i S-ka w Bydgoszczy, l. rej. 11072;
2) Wacław Czepczyński, L. rej. 1824 i
3) Import Herbaty i Cacao „Colomba", właśc. Czesława Leppert w Bydgoszczy, L. rej. 2041,

że firmy powyższe wykreślono z urzędu.

Bydgoszcz, dnia 12 marca 1934.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 1950 wpisano dnia 23 listopada 1933 przy firmie Warsztat mechaniczno-instalacyjny, właśc. Piotr Jędrzejewski, że firma wygasła.

Bydgoszcz, dnia 16 lutego 1934.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 1727, wpisano dnia 25 listopada 1933 przy firmie Składnica Włókiennicza Harry Lewin w Bydgoszczy, że firma brzmi obecnie: Składnica Włókiennicza Harry Lewin w Bydgoszczy. Dotychczasowy spólnik Harry Lewin, kupiec z Bydgoszczy jest wyłącznym właścicielem firmy. Spółka się rozwiązała.

Bydgoszcz, dnia 25 listopada 1933 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr 1312 wpisano dnia 16 lutego 1934 przy firmie Metalowa Fabryka Masowej Produkcji „Prodmetal", inżynier Aleksander Krzywiec w Bydgoszczy, że prokura łączna inż. Maksymiljana Stangenhansa wygasła.

Bydgoszcz, dnia 17 marca 1934 r.

Sąd Grodzki.

Sąd Grodzki w Bydgoszczy zawiadamia, że zamierza na mocy art. 2 § 31 k. h. firmę „Chemiczno - Techniczna Fabryka „Helwecja", Sp. z ogr. odp. w Bydgoszczy — Bielawki, zap. w tut. rejestrze handlowym, w oddziale B, pod Nr. 221, wykreślić z urzędu i w tym celu zakreśla czasokres 3 miesięcy, celem wniesienia ewentualnego sprzeciwu.

Bydgoszcz, dnia 10 lutego 1934

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 2175 wpisano dnia 3 listopada 1933 r. firmę Władysław Sosnowski, Bydgoszcz. Właścicielem firmy jest Władysław Sosnowski, kupiec z Bydgoszczy.

Bydgoszcz, dnia 13 lutego 1934.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 1324 wpisano dnia 23 listopada 1933 r. przy firmie Stefan Okoniewski w Bydgoszczy, że prokura Marjana Kujawy wygasła.

Prokurę samoistną posiada niezamężna Zofję Okoniewska.

Bydgoszcz, dnia 13 lutego 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B wpisano dnia 15 lutego 1934 pod Nr. 123 przy firmie Dom Handlowy „Textil", Spółka z ogr. odpowiedzialnością w Bydgoszczy, że Samuel Schönberg, kupiec z Warszawy, jest jedynym członkiem zarządu spółki.

Bydgoszcz, dnia 15 lutego 1934.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B pod Nr. 57 wpisano dnia 16 stycznia 1934 r. przy firmie Fa-Chem.-Farmaceutyczna „Sanator" Mr. Tadeusz Paraskowicz, Spółka z ogr. poręką w Bydgoszczy, że firma brzmi obecnie: Fabryka Chemiczno - Farmaceutyczna „Paramo", Spółka z ogr. poręką w Bydgoszczy.

Bydgoszcz, dnia 13 lutego 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B pod Nr. 58 wpisano dnia 23 listopada 1933 przy firmie Oswa, Fabryka Płyt klejonych, Sp. Akc. w Bydgoszczy, że firma wygasła.

Bydgoszcz, dnia 1 lutgo 1934.

Sąd Grodzki.

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Kotka piątek	Helsingfors sobota
Poseidon	24. 4.	28. 4.	2. 5.	—	5. 5.
Śląsk	1. 5.	5. 5.	9. 5.	—	12. 5.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjold — z Gdyni 30. 4.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Minos	23. 4.	28. 4.	25. 4.
Irene	30. 4.	5. 5.	2. 5.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 26. 4. — z Gdańska 28. 4.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 3. 5. — z Gdańska 5. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni ca 26. 4.
s/s Ingeborg — z Gdynia ca 10. 5

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 1. 5. — z Gdańska 3. 5.
s/s Erna — z Gdyni 16. 5. — z Gdańska 18.5.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 26. 4. — z Gdańska 25. 4.
s/s Akershus — z Gdyni 1. 5. — z Gdańska 30. 4.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdyni 7. 5. — z Gdańska 5. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandia), Islandii i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 9. 5.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 2. 5. — z Gdańska 2. 5.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Wilhelm Lühring — z Gdyni 30. 4.
s/s Borgholm — z Gdyni 9. 5. — z Gdańska 9. 5.

Do Królewca (Königsberg) — Libawy (Libau)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Wilhelm Lühring — z Gdyni ca. 30. 4. — z Gdańska ca. 30. 4.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Minos — z Gdańska 28. 4.
s/s Irene — z Gdańska 5. 5.

Do Hamburga (Hamburg)

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Gdyni 28. 4. — z Gdańska 30. 4.
s/s Little Evy — z Gdyni 9. 5. — z Gdańska 9. 5.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Birgit	25. 4.	28. 4.	1. 5.
Borkum	28. 4.	1. 5.	5. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy — Sailings

	Gdynia	Gdańsk	Hamburg
s/s Tczew	24. 4.	28. 4.	9. 5.
s/s Tczew	12. 5.	15. 5.	26. 5.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 24. 4. — z Gdańska 27. 4.
s/s Śląsk lub substytut — z Gdyni 1. 5. — z Gdańska 4. 5.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska“ przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem“ i „Ludwig Kolberg“ odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Antwerpja czwartki i soboty	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Diana			26. 4.	28. 4.
Jupiter		24. 4.	30. 4.	2. 5.
Condor	26. 4.	28. 4.	3. 5.	5. 5.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i port[illegible]ńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska“ S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Tczew		27. 4.	4. 5.
Śląsk lub substyt.	1. 5.	3. 5.	10. 5.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 3. 5. — z Gdańska 5. 5.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Nereus — z Gdyni 30. 4. — z Gdańska 2. 5.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Warszawa — z Gdańska 24. 4. — z Gdyni 26. 4.
s/s Warszawa — z Gdańska 8. 5. — z Gdyni 10. 5.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 1. 5. — z Gdyni 3. 5.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 25. 4. — z Gdyni 26. 4.
s/s Lech — z Gdańska 2. 5. — z Gdyni 3. 5.

Do Leith

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Hague — z Gdyni 28. 4.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjold — z Gdyni 30. 4.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ebro — z Gdyni 20. 5.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Dorit — z Gdyni 27./28. 4.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Randi — z Gdyni 30. 4.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.
s/s Lisboa — z Gdyni i Gdańska 12. 5.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mansuria — z Gdyni i Gdańska 23. 4.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)
Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Norland — z Gdyni 1. 5. — z Gdańska 3. 5.
m/s Blaland — z Gdyni 17. 5. — z Gdańska 19. 5.
Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)
American Scantic Line
s/s Sagaporack — z Gdyni 30. 4. s/s Scanmail — z Gdyni 6. 5.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)
Linja Gdynia—Ameryka
s/s Kościuszko — z Gdyni 2. 5.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)
s/s San Francisco — z Gdyni 16. 5.

Bergenske Baltic Transports Ltd.
s/s Heracles — z Gdańska ca 28. 4. — z Gdyni ca 30. 4.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)
Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Helenus — z Gdyni 12. 5.

Gdynia — Cape Town — Algoa Bay — Mossel Bay — Durban — East London — Laurenco Marques
Bergenske Baltic Transports Ltd.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia ,	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanstates 5. 5.		s/s Scanmail 28. 4.
		s/s Cliffwood 3. 5.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Pułaski 26. 4.	s/s Pułaski 8. 5.
s/s Kościuszko 17. 5.	s/s Kościuszko 29. 5.

Halifax (Canada) — Gdynia
Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Pułaski 28. 4	s/s Pułaski 8. 5.
s/s Kościuszko 17. 5.	s/s Kościuszko 29. 5.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk
„Żegluga Polska“ S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Poseidon	1. 5.	5. 5.	9. 5.	—	12. 5.
s/s Śląsk	24. 4.	28. 4.	2. 5.	—	5. 5.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)
Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Birgit	25. 4.	28. 4.	1. 5.
Borkum	28. 4.	1. 5.	5. 5.
Russ	2. 5.	5. 5.	8. 5.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew			28. 4.
Tczew	9. 5.	12. 5.	15. 5.

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Hamburga 24. 4. — do Gdyni 27. 4.
s/s Little Evy — z Hamburga 5. 5. — do Gdyni 8. 5.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)
„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Chorzów 28. 4. z Rotterdamu — s/s Cieszyn lub substyt. 5. 5.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Jupiter	24. 4.	30. 4.	2. 5.
Condor	28. 4.	3. 5.	5. 5.
Oscar Friedrich	1. 5.	7. 5.	9. 5.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)
„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Śląsk 25. 4. z Antwerpji — s/s Tczew 4. 5.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — Condor 26. 4. — w Gdyni 3. 5.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)
Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Irene	26. 4.	30. 4.	2. 5.	5. 5.
Neptun	3. 5.	7. 5.	9. 5.	12. 5.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Warszawa	3. 5.	6. 5.	8. 5.
s/s Warszawa	17. 5.	20. 5.	22. 5.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	26. 4.	30. 4.	1. 5.

Hull — Gdańsk (Danzig) -- Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lech	26. 4.	29. 4.	2. 5.
s/s Lublin	3. 5.	6. 5.	9. 5.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Przyjazd Gdańsk/Gdynia
m/s Toledo		17. 3.	24. 3.	—	26. 4.
s/s Thode Fagelund	7. 4.	13. 4	19. 4.	25. 4.	9. 5.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania kawy

	Termin wyjścia z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	Przyjazd Gdynia	Gdańsk
par. Equator	23. 3.	25. 3.	28. 3.	30. 4.	1. 5.
par. Mercator	12. 4.	14. 4.	17. 4.	16. 5.	18. 5.

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

m/s	Termin wyjścia Pireus	Istanbul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia—Gdańsk
par. Blaland								14. 5.
Smaland		22. 4.						25. 5.

Morze Śródziemne — Marsylja, Zachod. Włochy, Bari, Sycylja

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Termin wyjścia Marsylja	Genua	Livorno	Neapol	Catania	Messina	Palermo	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia—Gdańsk
par. Albania	6. 4.	7-10. 4.		12. 4.	17. 4.	18. 4.	19./20. 4.	8. 5.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

par. Lisboa wyszedł z Casablanca 20. 4. — oczekiwany w Gdyni 12/15. 5.

Japonja — Filipiny — Chiny — Półn. Malakka — Gdynia

Polska Agencja Morska (PAM.)

s/s City of Bath — odjazd z Singapore 21. 3. — przyjazd do Gdyni 2. 5.

"NORDIA HAWE"

GDYNIA — DZIEDZICE

POLECA SWOJE PIERWSZORZĘDNE KONSERWY
ORAZ CODZIENNE ŚWIEŻO WĘDZONE

PIKLINGI I SZPROTY

„ATLANTIC"

Tow. Transportowe z. o. p.

GDYNIA, ul. Portowa

Telefon nr. 1901, 1826, 1303.

Specjalność:

Transporty towarów masowych jak: złom, cement węgiel, nawozy sztuczne i t. p.

ADAM TOMASZEWSKI

NOWOCZESNA ORGANIZACJA URZĄDZEŃ BIUROWYCH

GDYNIA

ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA

(W domu gdzie Izba Przemysłowo - Handlowa)

KONTA BANKOWE: KOMUN. KASA OSZCZĘDNOŚCI GDYNIA — — — — P. K. O. POZNAŃ NR. 212.758

TELEFON NR. 1055

Hurtowy i detaliczny skład papieru, materjałów piśmiennych i artykułów biurowych.

Księgowość przebitkowa

Powiększywszy zakres działania, zaopatrzyłem skład swój w duży wybór towaru.

Dostawy do urzędów i biur po niskich cenach.

Korzystne źródło zakupu dla odsprzedawców.

Leonard Hybichow

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca od wagi, miary i ilości towarów. Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA-PORT — Telefon 15-24

Feliks Guziewicz

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów, Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — Tel. 10-25

BIURO BUDOWLANE

F. SKĄPSKI i S-ka, INŻYNIEROWIE Sp. Akc.

TEL. 1746-1744 **GDYNIA** UL. PORTOWA

Wykonuje wszelkie roboty wchodzące w zakres BUDOWNICTWA

TOWARZYSTWO SPEDYCYJNE

J. H. BACHMANN

Sp. z o. p.

Starowiejska 26 **GDYNIA** Telefony: 16-93, 16-94

Spedycja lądowa i morska Specjalność: Przeładunek bawełny

BIURO BUCHALTERYJNO-REWIZYJNE

M. PACOSZYŃSKIEGO zaprzysiężonego rzeczoznawcy ksiąg handlowych

ul. Abrahama 9 — dom Marszała — Telefon nr. 1294

Sporządzanie i analiza bilansów. Reorganizacja, rajonalizacja księgowości. Prowadzenie księgowości w abonamencie

TREŚĆ:

KOLEJOWE

LISTY PRZEWOZOWE

Z DRUKIEM FIRMY

wykonują po najtańszych cenach

ZAKŁADY GRAFICZNE BOLESŁAWA SZCZUKI

Telefon 80 Wąbrzeźno - Pomorze ul. Mickiewicza 1

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 5 maja 1934 r. | NR. 12

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

ROKOWANIA HANDLOWE Z FRANCJĄ I ANGLJĄ A GDYNIA

Rokowania pomiędzy Polską a Francją i Anglją, mające za cel ostateczny zawarcie nowych traktatów handlowych, stanowią w chwili obecnej bodaj najważniejszy odcinek w naszej zagranicznej polityce gospodarczej. Ze względu na wielkie znaczenie tych rokowań tak dla dalszego rozwoju Gdyni, jak i dla kształtowania się stosunków gospodarczych na Pomorzu, koniecznem jest zastanowić się nieco obszerniej nad sytuacją obecną naszych stosunków handlowych z temi państwami.

Z punktu widzenia ogólnych interesów gospodarczych Polski obie serje rokowań mają pierwszorzędne znaczenie. Rokowania z Francją dlatego, że poza sprawą wymiany handlowej w grę wchodzi kształtowanie się z tem państwem naszego bilansu płatniczego, z Anglją zaś dlatego, że jest ona najpoważniejszym odbiorcą wytwórczości naszej produkcji rolnej z jednej strony i poważnym konkurentem naszym na międzynarodowych rynkach węglowych z drugiej.

Jeśli chodzi o dziedzinę wymiany handlowej pomiędzy Polską a obu temi państwami, to nie da się umieścić ich na jednakowym poziomie. Nasze stosunki handlowe z Francją w latach ostatnich mają niestety tendencję ku kurczeniu się, gdy tymczasem stosunki z Anglją ulegają rozbudowie i to wybitnie na naszą korzyść.

Ogólny nasz obrót handlowy z Francją nietylko obniżył się w roku 1933 o 11.354.000 zł w porównaniu do roku 1932 (ze 120.943.000 zł na 109.589.000 zł), lecz wykazał tendencję kształtowania się na naszą niekorzyść, dając w rezultacie saldo ujemne w wysokości 3.365.000 zł, gdy w roku poprzednim saldo było dodatnie w wysokości 2.175.000 zł, a więc ogólne pogorszenie za dwa lata wyraża się w sumie około 5,5 miljonów złotych. Z temi obrotami Francja w naszych stosunkach handlowych z zagranicą zajmuje czwarte miejsce po Niemczech, Wielkiej Brytanji i Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej. Polska ze swej strony w obrotach francuskich odgrywa rolę podrzędną, gdyż ogólny obrót handlu zagranicznego Francji wyniósł w roku 1933 około 47 miljardów franków, czyli około 16 miljardów złotych. W tych warunkach, nie pomniejszając bynajmniej wagi dążeń francuskich do wypłynięcia na polepszenie jej bilansu handlowego, który w roku ostatnim wykazał saldo ujemne w wysokości prawie 10 miljardów franków, nie możemy jednak nie stwierdzić, że koncesje Francji w obrocie handlowym na korzyść Polski wymagają daleko mniej wysiłków i przedstawiają o wiele mniej trudności ,niż ofiary w tej samej dziedzinie ze strony Polski na rzecz Francji. Nie rozporządzamy bowiem ani kapitałami, inwestowanemi we Francji, od których procenty byłyby obracane na zrównoważenie naszego ujemnego bilansu handlowego, ani też nie możemy liczyć na większy dopływ do naszego kraju turystów francuskich, którzy przywożąc do Polski walutę francuską, mogliby nam ułatwić rozrachunki z Francją. Sytuacja kształtuje się, jak wiadomo, pod obu temi względami w kierunku odwrotnym, a jeśli chodzi o kapitały francuskie, inwestowane u nas, i pożyczki nam udzielone, to Francja jest państwem może najbardziej zainteresowanem w pomyślnym rozwoju gospodarczym swego polskiego dłużnika, należałoby więc spodziewać się, że te właśnie momenty w rokowaniach francusko-polskich będą wzięte pod uwagę i to w obopólnym interesie.

Tymczasem pierwsze miesiące roku bieżącego nietylko nie wniosły polepszenia, lecz za-

znaczyły się dalszem obniżeniem naszych obrotów handlowych z Francją na skutek zmniejszenia przyznanych nam kontyngentów importowych. Z wyjątkiem bowiem drzewa i węgla kontyngenty te na II. kwartał rb. obniżone zostały o ¾ w porównaniu do kwartału pierwszego, w niektórych zaś kategorjach towarów Polska straciła nawet zupełnie możność importu do Francji. Jeśli do tego dodamy, że Francja reglamentuje również obroty handlowe swych posiadłości afrykańskich, z któremi stara się Polska nawiązać stosunki handlowe, opierając się na dotychczasowych pomyślnych wynikach, to zrozumiałą staje się waga dalszych rokowań handlowych. Polska, dostarczając Francji w pierwszym rzędzie tanie surowce, a pozatem niewielkie ilości produktów spożywczych, nie jest jako państwo biedne w stanie podnieść zapotrzebowania na przedmioty produkcji francuskiej, przeznaczone przedewszystkiem dla konsumentów o wysokim poziomie życiowym. Uwzględnienie tego charakteru wymiany handlowej pomiędzy Polską, a Francją powinno, jak się wydaje, również ułatwić osiągnięcie pożądanych dla obu stron rezultatów.

W innem świetle przedstawiają się stosunki handlowe polsko-angielskie. Wielka Brytanja w dwóch latach ostatnich wysunęła się na czoło odbiorców polskiego eksportu. Saldo bilansu handlowego polsko-angielskiego jest dla nas w obu tych latach dodatnie i to w wysokiej, jak na ogólny obrót handlu zagranicznego Polski, sumie złotych 101,6 miljonów w roku 1933 i złotych 103,3 miljonów w roku 1932. Charakter eksportu naszego, ściśle dostosowany do zapotrzebowania rynku angielskiego (bekony, szynki, jaja, cukier itp. — na 101,2 milj. złotych w r. 1933 i 118,2 milj. złotych w r. 1932, oraz drzewo i wyroby drzewne na 59,5 milj. złotych w 1933 r. i na 35,4 milj. złotych w 1932 r.), nie powinien nastręczać jakichbądź zasadniczych zastrzeżeń ze strony agielskiej. Jeśli jednak istnieją w tej dziedzinie pewne trudności, to przyczyny ich szukać należy w dążeniach ze strony Wielkiej Brytanji do uzyskania pewnej kompensaty dla swej produkcji w celu obniżenia salda ujemnego. Niedawny pobyt w Polsce delegacji przemysłowców angielskich dla zbadania zdolności konsumcyjnej rynku polskiego jest wyraźnem potwierdzeniem tych dążeń ze strony angielskiej. Tak, jak w traktatach handlowych, zawartych w roku zeszłym z państwami skandynawskiemi, zdołała Anglja osiągnąć polepszenie warunków zbytu swego węgla wzamian za przyjęcie produktów spożywczych z Danji lub drzewa ze Szwecji i Finlandji, tak i w stosunku do Polski dąży Anglja i dążyć będzie do skompensowania importu polskich artykułów spożywczych eksportem swych maszyn, tkanin, śledzi itp., ułatwiając nawet zwiększenie chłonności rynku polskiego przez udzielenie kredytów. Uzyskane ostatnio przez Polskę na rynku angielskim dwie pożyczki są wyraźnym dowodem tych tendencyj.

Z powyższych uwag wynika, że zasadniczo na drodze znalezienia pomyślnego rozwiązania w stosunkach handlowych polsko - angielskich poważnych przeszkód niema, zwłaszcza, jeśli się wyodrębni sprawę konkurencji węgla polskiego na rynkach skandynawskich. Straty, jakie obie strony konkurujące z tego tytułu ponoszą na korzyść skandynawskich konsumentów, są tak oczywiste, że konieczność osiągnięcia porozumienia i w tej sprawie staje się dla nich coraz bardziej naglącą. Fakt, że Polska pomimo wszystko nie została ze swym węglem przez węgiel angielski z tych rynków wyparta, a zmniejszenie zbytu swego węgla w państwach skandynawskich kompensuje częściowo zbytem na nowych rynkach, świadczy o zdolnościach organizacyjnych przemysłu węglowego. Moment ten winienby się niewątpliwie przyczynić do rozwiązania tego skomplikowanego zagadnienia w trakcie rokowań handlowych polsko-angielskich.

Dla rozwoju portu gdyńskiego, przez który w przeważającej mierze obroty handlowe pomiędzy Polską a Francją i Anglją są uskuteczniane wyniki rokowań handlowych z obu temi państwami mają pierwszorzędne znaczenie. Gdynia, jako port przeładunkowy dla węgla, jako rozwijający się port drzewny, wreszcie jako port, przystosowany w zupełności do eksportu produktów spożywczych, jest w wysokim stopniu zainteresowana w unormowaniu stosunków handlowych polsko-agielskich i polsko-francuskich na dłuższy okres czasu, dałoby to jej bowiem możność nietylko większego udoskonalenia swego aparatu przeładunkowego, lecz ściągnęłoby również kapitały na dalsze inwestycje i handlowy rozwój portu.

Unormowanie tych stosunków jest ponadto ważne dla najbliższego zaplecza Gdyni, jako jednego z poważniejszych producentów towarów, eksportowanych do tych państw, jak również i konsumenta towarów importowanych.

L. G.

KOLIZJA NORM PRAWNYCH W ŻEGLUDZE HANDLOWEJ MORSRIEJ

I.

Dopóki statek przebywa w krajowych portach i wodach terytorjalnych, nie nawiązując stosunków z zagranicą, bardzo łatwo stosować do niego normy prawne, gdyż zasadniczo inne poza krajowemi nie mogą wchodzić w rachubę. Gdy jednak statek wyjeżdża poza krajowe wody terytorjalne, zmiana jego faktycznej sytuacji pociąga za sobą także zmianę jego sytuacji prawnej. Ta sytuacja

inaczej się przedstawia na pełnem morzu, które w myśl zasady prawa narodów nie podlega żadnej suwerenności i pod względem ustawodawczym stanowi pewnego rodzaju vacuum, a znów inaczej w obcych portach i wodach terytorjalnych. W czasie podróży może statek zawijać do kilku portów zagranicznych, nawiązując w tychże portach stosunki prawne, w szczególności z tytułu umowy przewozowej, którą się często w porcie jednego kraju zawiera, a w porcie drugiego kraju przez wydanie ładunku ze statku wykonuje. Odbywając swoje rejsy, statek może się zderzać z innym statkiem, i to nietylko w portach i wodach terytorjalnych własnego kraju, ale także na pełnem morzu i w granicach obcego państwa, wreszcie mogą się zderzać statki różnej przynależności państwowej. Zderzenie pociąga za sobą konsekwencje w sferze prywatno-prawnej, wywołując pretensje odszkodowaniowe. Statek znajduje się zatem często w sytuacjach, w których niewiadomo, jakim normom wogóle podlega, zwłaszcza, gdy przebywa na pełnem morzu, lub w takich sytuacjach, w których popadnie wyraźnie w kolizję norm prawnych, jednego kraju i drugiego. Stwarzanie jednolitych zasad prawnych, któreby umożliwiały usuwanie powyższych wątpliwości i kolizji norm, jest zadaniem międzynarodowego prawa handlowego morskiego. Usiłowania na międzynarodowym terenie, aby stworzyć takie zasady, nie doprowadziły dotąd do dostatecznych wyników z powodu rozbieżności zdań i trudności prawniczych. Niektórzy bowiem uważają statek za nieruchomość, inni za ruchomość, inni znów za quasi osobę. Zależnie od pojmowania statków pod względem prawnym w tym lub innym sensie, głosi się taką lub inną tezę, mianowicie proponuje się stosowanie prawa bandery, czy też prawa miejsca, gdzie statek przebywa, czy też prawa miejsca zawarcia umowy. Starano się przyznać preponderancję prawa bandery. W tym kierunku szczególnie działał Instytut Prawa Międzynarodowego (Institut de Droit International) w Gandawie, który na szeregu konferencyj, między innemi w Brukseli w r. 1885 i Lozannie w 1888 r. propagował ideę stosowania prawa bandery.

Dla rozwiązania powyższych trudności, byłaby pożądana międzynarodowa unifikacja prawa handlowego morskiego, polegająca na tem, że wszystkie państwa morskie wydałyby ustawy, zawierające jednolite zasady i instytucje. Za bardzo jednak każdy kraj morski tkwi w historji swych instytucyj i w swym partykularyzmie, aby chciał się zgodzić na unifikację. Coprawda wytwarzające się zwyczajowe w handlu morskim jednolite reguły są uwzględniane w poszczególnych ustawodawstwach, jednak daleko od ideału jednolitości pozytywnych norm prawa morskiego. Od dłuższego już czasu pracują nad unifikacją prawa morskiego różne organizacje międzynarodowe, jak wspomniany już Instytut Prawa Międzynarodowego w Gandawie, International Law Association w Londynie oraz Międzynarodowy Komitet Morski (Comité Maritime International) z siedzibą w Antwerpji, który łączy w sobie stowarzyszenia prawa morskiego (associations de droit maritime) poszczególnych krajów. Dzięki Międzynarodowemu Komitetowi Morskiemu osiągnięto w ostatnim czasie pewne wyniki w postaci szeregu konwencyj, zawartych przez państwa morskie, mianowicie o ujednostajnieniu niektórych zasad w sprawach: imunitetów statków państwowych (z dnia 10. IV. 1926 r.), przywilejów i hipotek morskich (10. IV. 1926 roku), odpowiedzialności właścicieli statków morskich (25. VIII. 1924 r.) i konosamentów z dnia 25. VIII. 1924 r.)*) Polska do powyższych konwencyj, podpisanych w Brukseli, przystąpiła, dotąd jednakże ich nie ratyfikowała, czekając na ratyfikację ze strony głównych państw morskich. Są to fragmenty w stosunku do całości prawa handlowego morskiego. Wydarzenia prawne, które powodują skutki dla statku, a właściwie armatora, względnie kapitana statku, jako jego zastępcy, mogą być najróżniejsze, przedewszystkiem są to nawiązywane stosunki umowne, a mogą być również wydarzenia pozaumowne, jak zderzenie statków, awarja wspólna etc. Przy stosunku umownym zachodzi kwestja, jakie prawo decyduje o formie i skutkach prawnych umowy. Kwestja ta jest zagadnieniem ogólnego międzynarodowego prawa prywatnego, a w dziedzinie prawa handlowego morskiego posiada szczególne znaczenie w odniesieniu do umowy przewozowej i konosamentu. Kwestja jest sporna, gdyż brak odnośnych jednolitych norm międzynarodowych. Następujące teorje usiłują kwestję rozwiązać:

1) Teorja, według której o formie i istnieniu umowy decydować powinien statut personalny dłużnika, czyli miarodajnem być powinno prawo przywiązane do jego osoby. Według tej teorji powinno decydować według zdania jednych teoretyków prawo miejsca zamieszkania dłużnika (forum domicilii) względnie siedziby jego przedsiębiorstwa, a według zdania innych prawo tego państwa, do którego dłużnik przynależy.

2) Teorja, która przyjmuje jako prawo decydujące prawo miejsca powstania zobowiązania umownego (lex loci contractus). Teorja ta przeważa w Anglji, Północnej Ameryce, w Holandji, Francji i Włoszech.

3) Teorja, która daje pierwszeństwo prawu miejsca wykonania zobowiązania (lex solutionis). Teorję tę uznał w międzynarodo-

*) Dzięki staraniom Międzynarodowego Komitetu Morskiego została także zawarta Konwencja z dnia 23. IX. 1910 r. o ustaleniu jednolitych reguł, dotyczących zderzeń statków (podp. w Brukseli).

wych stosunkach prywatno-prawnych Sąd Rzeszy (zasadnicze rozstrzygnięcie, t. 66 orzeczeń, str. 53), jednak teorja ta jest przez niemieckich teoretyków obecnie naogół zwalczana.

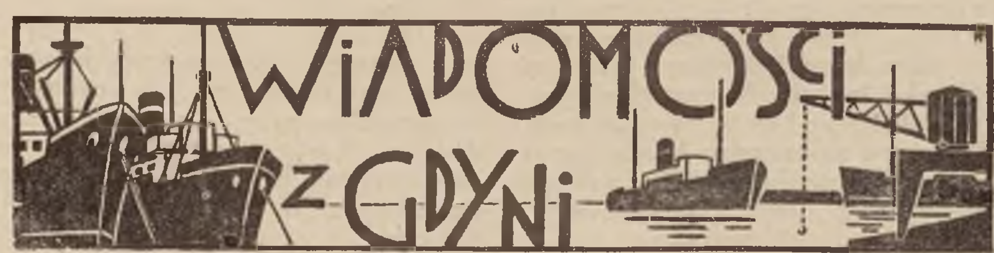
4) Teorja, znajdująca obecnie mało zwolenników, głosząca, że należy stosować prawo wezwanego sądu (ius fori), czyli prawo obowiązujące w miejscu sądu, do którego się zwrócono o rozstrzygnięcie sporu.

Stosowanie tych lub innych norm prawnych do umowy przewozowej i konosamentu zależy zasadniczo od woli stron, które mogą wyraźnie lub domniemanie swoją wolę objawić, jakie prawo ma mieć zastosowanie. Na tem stanowisku stoi ustawa z dnia 2 sierpnia 1926 r. o prawie właściwem dla międzynarodowych stosunków prywatnych (Dz. U. R. P. Nr. 101, poz. 581), postanawiając w art. 7, że strony mogą według własnej woli „poddać stosunek obowiązkowy prawu ojczystemu, prawu miejsca zamieszkania, prawu miejsca sporządzenia czynności prawnych, prawu miejsca wypełnienia zobowiązania lub prawu miejsca położenia rzeczy". Jeżeli zaś wola kontrahentów umowy przewozowej, mieszkających w różnych państwach, nie da się stwierdzić, to wydaje się być słusznem, aby stosować w pierwszej linji prawo miejsca, gdzie stosunek umowny powstał. Przy ocenie prawnej umowy najważniejszem bowiem powinno być to prawo, które warunkuje jej zaistnienie, byt i skuteczność prawną, i temu prawu należy przyznać pierwszeństwo. To zapatrywanie znalazło także wyraz w pozytywnej normie art. 9 p. 1 zacytowanej ustawy, gdzie jest powiedziane, że przy obustronnych zobowiązaniach kontrahentów, mieszkających w różnych państwach, decyduje — o ile ustawa dla danej umowy nie przewiduje specjalnego przepisu — prawo państwa, na obszarze którego umowę zawarto. Umowę przewozową, zawieraną przez kontrahentów, mieszkających w różnych państwach, powinno się zatem poddać ocenie pod względem formalnym i materjalnym według prawa miejsca zawarcia umowy. Natomiast w odniesieniu do konosamentu, jako jednostronnej czynności prawnej, należy stosować inną zasadę, która znalazła wyraz w art. 9 p. 1 i 3 zacytowanej ustawy, mianowicie, że pod względem materjalnym powinno decydować prawo zamieszkania dłużnika, a jeżeli miejsce to nie da się ustalić, prawo miejsca sporządzenia czynności, a więc wystawienia konosamentu.*) O ile zaś chodzi o formę konosamentu, to w myśl zasady, przyjętej w art. 5 cytowanej ustawy powinna wystarczyć forma, obowiązująca w miejscu sporządzenia czynności, czyli wystawienia konosamentu.

Powyższe przyjęte w ustawie z dnia 2-go sierpnia 1926 r. zasady stosowania norm do czynności prawnych w międzynarodowej żegludze handlowej należy stosować z tem zastrzeżeniem, że przepisy wiążące czyli bezwzględnie obowiązujące w miejscu wykonania zobowiązania, dotyczące sposobu wykonania zobowiązania, a więc o ile chodzi o umowę przewozową i konosament, obowiązujące w porcie przeznaczenia, nie mogą być pominięte. Przepisy takie mogą tylko rzadko wchodzić w rachubę, gdyż normy, dotyczące stosunków umownych, posiadają we wszystkich ustawodawstwach zasadniczo charakter dyspozytywny.

Dr. Władysław Sowiński (Warszawa).

*) Judykatura sądów niemieckich przyznaje co do skutków prawnych konosamentu konsekwentnie pierwszeństwo prawu portu przeznaczenia bez względu na przynależność państwową statku i osób zainteresowanych ładunkiem (porówn. judykaturę cyt. u Schaps'a. Seerecht t. I. str. 517).



Z PRAC IZBY.

ZJAZD ZWIĄZKU IZB.

W związku z otwarciem w dniu 29 kwietnia Międzynarodowych Targów w Poznaniu, w którem to otwarciu wziąć mieli udział liczni przedstawiciele przemysłu i handlu z całej Polski, a zwłaszcza wobec zapowiedzi przybycia do Poznania w tym dniu Pana Ministra Przemysłu i Handlu w towarzystwie wyższych urzędników Ministerstwa, Związek Izb postanowił odbyć swój Zjazd w przeddzień otwarcia Targów, czyli w 28 kwietnia.

W dniu tym przed południem miały miejsce pod przewodnictwem Prezesa Związku p. Cz. Klarnera wewnętrzne obrady Prezesów i Dyrektorów Izb, dla omówienia sprawy nowej organizacji Związku Izb w myśl ustawy z dnia 10 marca br. Po południu zaś miał miejsce sam Zjazd, na którym obecny był Pan Minister Przemysłu i Handu Dr. Ferdynand Zarzycki.

Obrady Zjazdu przedewszystkiem poświęcone były omówieniu akcji, jaką Związek Izb przeprowadza w dziedzinie organizacji i rozwinięcia eksportu. Przedstawiciele

poszczególnych Izb wygłosili referaty, poświęcone przedstawieniu sprawy ogólnego planu akcji eksportowej, jej organizacji i dotychczasowym wynikom, dalej sprawy badań nad akcją eksportową poszczególnych branż i badaniom rynków zbytu. W związku z tą ostatnią sprawą przedstawiona została akcja wysłanników eksportowych oraz akcja propagandowo-informacyjna Izb, wreszcie omówiona została w referacie specjalnym organizacja aparatu obrotu kompensacyjnego i analiza środków pomocy finansowej dla eksportu. Wobec rozpowszechnienia zasady handlu kompensacyjnego w międzynarodowym obrocie handlowym, ta ostatnia sprawa przedstawiona została w formie specjalnie obszernej z uwzględnieniem szeregu niezbędnych zarządzeń, któreby zmierzały ku najbardziej celowemu i dającemu możliwie najlepsze rezultaty zorganizowaniu handlu kompensacyjnego. Wchodzą tu w rachubę nietylko stosunki handlu międzynarodowego, lecz i wewnętrzna polityka handlowa, mająca na celu skompensowanie obrotów handlowych poszczególnych dziedzin przemysłu i handlu polskiego.

Po wysłuchaniu referatów zabrał głos P. Minister Żarzycki, kładąc w swem przemówieniu nacisk na konieczność skoordynowania wysiłków wszystkich czynników twórczych w państwie w akcji eksportowej, jako niezbędnym elemencie nietylko dalszego rozwoju, lecz i utrzymania gospodarki państwowej wogóle. Pan Minister Żarzycki wyraził uznanie dla dotychczasowej działalności Związku Izb w akcji eksportowej i wskazał na niezbędność dalszej wytężonej pracy w obranym kierunku.

W dalszym ciągu obrad ustalono procedurę możliwie najszybszego zorganizowania Związku Izb na nowych podstawach, jak również wysłuchano sprawozdania Komisji Związku i przyjęto opracowane przez nie wnioski.

Izbę naszą na Zjeździe reprezentowali P. Prezes Izby inż. Napoleon Korzon, Dyrektor p. Henryk Krupski i Wicedyrektor p. Józef Kawczyński.

PRACE NASZEJ IZBY W KOMISJACH ZWIĄZKU IZB.

Podczas Zjazdu Związku Izb obradowało kilka komisyj międzyizbowych, w których Izba nasza również była reprezentowana.

Na komisji turystycznej ustalone zostały zasady projektu, będącej w opracowaniu Związku Izb, ustawy turystycznej. Ustawa będzie miała dla rozwoju turystyki krajowej wielkie znaczenie, dając podstawy prawne jej rozwoju. W toku obrad poruszono szereg spraw, mających znaczenie praktyczne i podlegających realizacji już w najbliższej przyszłości zwłaszcza w związku ze zbliżającym się sezonem letnim, podkreślono przy tem ze szczególnym naciskiem, że cały wysiłek dla należytego zorganizowania ruchu turystycznego skierować należy w dwóch kierunkach, a mianowicie na nasze wybrzeże morskie i ku naszym górom, gdyż, jak życie wykazuje, te dwa kierunki mają najwięcej podstaw rozwojowych i stanowią główne rejony ruchu turystycznego i letniskowego.

W uchwalonych przez komisję turystyczną wnioskach poruszono tak niezmiernie ważne sprawy, jak kompensacyjny ruch turystyczny, mający doniosłe znaczenie dla Gdyni, w związku z zawijaniem do naszego portu zagranicznych statków wycieczkowych, jak rewizja postanowień o kolejowych ulgach turystycznych, jak wreszcie sprawa liberalniejszej polityki paszportowej przy wyjazdach zagranicę w celach turystycznych.

Podczas obrad międzyizbowej komisji do spraw obrotu towarowego z zagranicą, z ramienia Izby naszej przedłożono dwa referaty, a mianowicie o połączeniach okrętowych Gdyni i związanych z tą sprawą dezyderatach sfer zainteresowanych w naszym handlu zamorskim oraz o eksporcie makuchów. Tezy, zawarte w obu tych referatach, przyjęte zostały przez komisję międzyizbową. Wreszcie Izba nasza wzięła udział w obradach komisji międzyizbowej do spraw polityki kompensacyjnej, które odbyły się w dniu otwarcia Targów Poznańskich pod przewodnictwem Prezesa Związku Izb p. inż. Klarnera.

OBRÓT TOWARÓW W PORCIE GDYŃSKIM ZA KWIECIEŃ.

Według obliczeń prowizorycznych obrót towarów w porcie gdyńskim w ciągu kwietnia br. wyniósł 600.754 ton, z czego na przywóz przypadło 94.443 ton, zaś na wywóz 506.311 ton. Zaznaczyć należy, że do obliczeń powyższych nie są włączone obroty żeglugi śródlądowej i przybrzeżnej.

Niezależnie od pewnych modyfikacyj, jakie zajść mają przy ostatecznem obliczeniu danych co do obrotów towarow. za kwiecień, już teraz stwierdzić wypada, że obroty te kształtowały się nader pomyślnie. Specjalną uwagę zwraca na siebie wzrost importu w porównaniu do marca o blisko 25 tys. ton. Wzrost ten, jak należy przypuszczać głównie powstał na skutek rozpoczęcia kampanji ryżowej i wzmożonego przywozu surowego ryżu dla Łuszczarni Gdyńskiej.

Do szczegółowej analizy obrotów w porcie powrócimy w następnym numerze.

USPRAWNIENIE SŁUŻBY CELNEJ W PORCIE.

W celu usprawnienia służby portowej i dostosowania jej do wzrostu prac wyładunkowych w porcie gdyńskim, Urząd Celny ustanowił z dn. 1 maja br. III okręg dozoru portowego, który mieścić się będzie w lokalach biurowych f-y

„Warta" na nabrz. Francuskiem. W związku z tem ustalony został następujący podział terytorjalny z zakresu działania oddziału dozorów portowych:

1) Okręg dozoru rozciąga się na terenie basenów: Prezydenta, Południowego wraz z Rybackim i Węglowym aż do urządzeń przeładunkowych firmy „Skarboferm" włącznie i mieści się w lokalu firmy „Polskarob" (telefon 17-19)

2) III Okręg dozoru podzieli czynności dotychczasowego okręgu II dozoru i działać będzie od Skarbofermu wyłącznie aż do magazynu f-y „American Scantic Line" włącznie, III okręgu dozoru 17-67.

3) II okręg dozoru działać będzie na terenie od magazynu „American Scantic Line" wyłącznie aż do nabrz. Indyjskiego (do terenu wolnego obszaru celnego), plac między magazynami „American Scantic Line" a „Pantarei" obsługuje również okręg II. Okręg III dozoru mieści się w mag. III Urzędu Morkiego (tel. 17-07).

Zarządzenie powyższe jest niewątpliwie wynikiem narad, jakie odbyły się w Gdyni przed dwoma tygodniami w obecności p. Radwańskiego, Prezesa Dyrekcji Ceł w Poznaniu. Narady te miały miejsce w naszej Izbie pod przewodnictwem wiceprezesa Izby Dra Smolenia, przy udziale zainteresowanych czynników ze sfer gospodarczych portu.

STAWKI FRACHTOWE Z PORTÓW ZATOKI MEKSYKAŃSKIEJ DO GDYNI.

Wszystkie stawki morskie linji „Gulf Gdynia Line" na transporty z portów zatoki meksykańskiej do Gdyni są notowane obecnie w tej samej wysokości co stawki linij konferencyjnych do Hamburga i Bremy.

Dla poniżej wyszczególnionych artykułów stawki przedstawiają się jak następuje: bawełna — 33 c. za 100 lbs., celotex — 60 c. za 100 lbs., narzędzia rolnicze — $ 7.50 za 1000 kg lub m³, drzewo — 35 c. za 100 lbs., tytoń — 50 c. za 100 lbs., oleje smarowe — 40 c. za 100 lbs., ryż — 35 c. za 100 lbs.

ROCZNE WALNE ZGROMADZENIE SP. AKC. „ŻEGLUGA POLSKA" i POLSKO-BRYTYJSKIEGO TOW. OKR.

Dnia 30 kwietnia br. odbyły się w Warszawie roczne walne zgromadzenia akcjonarjuszów Sp. Akc. Żegluga Polska, oraz Polsko-Brytyjskiego T-wa Okrętowego Sp. Akc. w Gdyni.

Akcje, stanowiące własność Skarbu Państwa reprezentował na obydwóch zgromadzeniach dyrektor Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, p. Leonard Możdżeński, a grupę angielską w Polsko-Brytyjskiem Tow. Okrętowem zastępował p. H. S. Holden, prezes Angielskiego Tow. Okrętowego Ellerman's Wilson Line Ltd. w Hull.

Walne Zgromadzenia rozpatrzyły i zatwierdziły roczne sprawozdania Zarządów i Rad Nadzorczych, oraz bilanse rachunki strat i zysków Spółek na dzień 31 grudnia 1933 r., jak również uchwaliły odpisy na amortyzację statków, nieruchomości i ruchomości.

Po udzieleniu władzom obydwu Towarzystw pokwitowania z działalności za rok sprawozdawczy, Walne Zgromadzenia dokonały wyboru nowych Rad Nadzorczych.

W skład Rady Sp. Akc. „Żegluga Polska" weszli pp.: W. Łącki — Starosta Krajowy Pomorski, Dyr. inż. W. Rawicz-Szczerbo, Naczelnik dr. inż. St. Kaufman, Inspektor przedsiębiorstw państw. J. Tomorowicz, Kontradmirał J. Unrug; a do Rady Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego weszli pp.: Dyr. dr. St. Wachowiak, jako prezes Rady, H. S. Holden, jako wiceprezes Rady, Dyr. L. M. Ives, Dyr. J. T. Lipka i Dyr. M. Turski.

Równocześnie Walne Zgromadzenie Sp. Akc. „Żegluga Polska" uchwaliło podwyższenie kapitału zakładowego Spółki o zł 300.000. czyli do sumy zł. 8.300.000. Całą nową emisję akcyj przejął Skarb Państwa, wzamian wnosząc do Spółki wkłady rzeczowe w postaci 4 holowników morskich: „Ursus", „Tur", „Bizon" i „Żubr".

NOWA LINJA REGULARNA.

Dnia 1 maja br. towarzystwo okrętowe „Lübeck—Linien" zastąpione przez firmę maklerską „F. G. Reinhold" w Gdyni zgłosiło do Urzędu Morskiego nową linję regularną, która utrzymywać będzie stałą komunikację okrętową pomiędzy portami Gdynia — Gdańsk — Lübeck — Finlandja północna, począwszy od dnia 1 maja br. Na linji tej kursować będzie statek „Annelise" co 10 dni.

SPECJALNE SKRZYNIE ZBIORCZE.

Dyrekcja P. K. P. w Bydgoszczy przesłała nam pismo następującej treści:

„Od szeregu lat w państwach zachodnich przedsiębiorstwa przemysłowo - handlowe przy przewozach koleją swych ładunków drobnicowych używają specjalnych skrzyń zbiorczych (container.)

Skrzynie te zazwyczaj są własnością firm nadawczych, przeciętnie mają wymiary od 2 do 3 m. szerokości i 1,5 m. wysokości. lecz bywają i większe i mniejsze, w zależności od potrzeb nadawców. Sporządzane bywają z materjałów ochronnych, okute żelaznemi kantownikami lub też z blachy stalowej, wzgl. żelaza i dla udogodnień przy naładunku i wyładunku zaopatrzone w chwyty.

Na kolejach państw zachodnich, przewozy w skrzyniach zbiorczych cieszą się wielką popularnością, a ich rozwój świadczy o dodatnich stronach, jakie posiadają dla sfer przemysłowo-handlowych.

Skrzynie zbiorcze umożliwiają: ugrupowanie drobnych partyj towaru dla jednego

odbiorcy w jedno trwałe opakowanie, które zabezpiecza towar przed uszkodzeniem i kradzieżą. Do skrzyń zbiorczych pakuje się towary bez osobnego opakowania. Skrzynie z łatwością można dostarczać ze stacji kolejowej do domu i z domu do stacji.

Ustalona waga własna skrzyni (tara) umożliwia obliczenie przewoźnego oddzielnie za towar i oddzielnie za samą skrzynię zbiorczą.

Przewozy w skrzyniach zbiorczych, byłyby wielkiem udogodnieniem, w szczególności przy przewozie wyrobów szklanych, porcelanowych, żarówek, obuwia, gilz, galanterji, wyrobów skórzanych, wyrobów metalowych, wyrobów cukierniczych, artykułów aptecznych, artykułów spożywczych, napojów itp.

Dyrekcja, przesyłając niniejszą ankietę, uprasza o wypowiedzenie swej opinji w tym względzie.

Po otrzymaniu odpowiedzi, Dyrekcja zamierza zwołać konferencję ze sferami przemysłowo-handlowemi, w celu wysłuchania życzeń, odnośnie omawianych przewozów, poczem przedstawi wnioski Ministerstwu Komunikacji, które żywo interesuje się tą kwestją".

Z PORTU GDAŃSKIEGO

PRZEŁADUNEK W PORCIE GDAŃSKIM W MARCU.

W ciągu marca br. w obrocie przeładunków nastąpiło w porównaniu z miesiącem poprzednim bardzo nieznaczne ożywienie, tak w przywozie towarów, jak i w wywozie; w porównaniu natomiast do marca roku zeszłego w przywozie daje się zanotować poważny spadek, w wywozie zaś nieznaczne polepszenie.

Ogólny przeładunek towarów w porcie wyniósł 452.946,4 ton (w marcu 1933 r. — 432.644,5 ton) z czego na przywóz przypadło 34.557,5 ton (44.565,6 ton), zaś na wywóz 418.388,9 ton (388.078,9 ton).

W przywozie zwiększenia wykazały: nasiona 1.722,5 ton (1.478,8), fosforyty 4.695,1 ton (4320,9), wełna surowa 124,4 ton (73,9), przędza wełniana 147,0 ton (94,1), stal i żelazo 2.347,8 ton (606,4), na mniej więcej tym samym poziomie utrzymały się: kawa 349,0 t., (359), przędza bawełny 528,5 ton (507,5), zmniejszył się natomiast przywóz kakao 149,5 (664), śledzi solonych 1.799,4 ton (3.726,1), siarczany 2.606,6 ton (10.238,9) i inne rudy 4.189,5 (5.998,4).

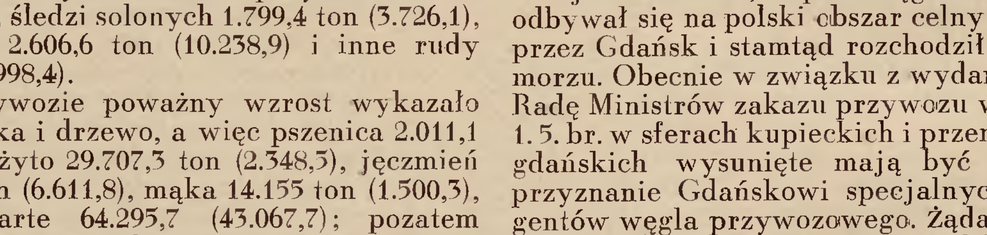
W wywozie poważny wzrost wykazało zboże, mąka i drzewo, a więc pszenica 2.011,1 ton (850), żyto 29.707,3 ton (2.348,3), jęczmień 14.316,3 ton (6.611,8), mąka 14.155 ton (1.500,3), drzewo tarte 64.295,7 (43.067,7); pozatem wzrósł wywóz parafiny 976,2 ton (288,7), makuchy 554,3 ton (255). Zmniejszył się wywóz roślin strączkowych — 5.105,6 ton (5.553,4), węgla — 250.126,9 ton (297.636,0) bekonów — 101,5 ton (168,3), cynku 153,9 ton (849,3) i cukru 35,9 (94,0), całkiem odpadł wywóz smarów, gdy w marcu r. z. wywieziono ich 208,1 t.

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W I. KWARTALE 1934 R.

Ogólny przeładunek towarów w porcie w I. kwartale roku b. wyniósł 1.511.862 ton, co jest w porównaniu do roku poprzedniego pokaźnem zwiększeniem o 318.197 ton. Wzrost ten zawdzięczać należy przedewszystkiem wzmożeniu przeładunków w styczniu, gdyż dalsze dwa miesiące poważniejszych różnic nie wykazały. Z ogólnej ilości przeładunków na przywóz przypadło 118.314,3 ton, więcej niż w roku poprzednim o 21.438,4 ton, i na wywóz 1.393.547,7 ton również więcej o 280.758,6 ton.

GDAŃSK MA ZGŁOSIĆ ZAPOTRZEBOWANIE NA PRZYZNANIE KONTYNGENTU WĘGLA ANGIELSKIEGO.

Jak wiadomo, import węgla angielskiego odbywał się na polski obszar celny wyłącznie przez Gdańsk i stamtąd rozchodził się po Pomorzu. Obecnie w związku z wydaniem przez Radę Ministrów zakazu przywozu węgla z dn. 1. 5. br. w sferach kupieckich i przemysłowych gdańskich wysunięte mają być żądania o przyznanie Gdańskowi specjalnych kontyngentów węgla przywozowego. Żądania te motywowane mają być tem, że w Gdańsku istnieje zapotrzebowanie na takie gatunki węgla, których w Polsce dostać nie można.



RUCH STATKÓW W PORCIE ANTWERPJI.

W ciągu miesiąca kwietnia do portu Antwerpijskiego zawinęło 863 statków o łącznej pojemności 1.727.148 ton. W kwietniu r. z. zawinęło statków 783 o łącznej pojemności 1.663.638 ton. Z danych tych wynika, że wzmożenie ruchu

w roku bieżącym wyraziło się w liczbie 80 statków o łącznej pojemności 63.510 ton.

Pod względem przynależności państwowej podział statków przedstawiał się w sposób następujący: angielskich 240, niemieckich 162, holenderskich 139, norweskich 57, szwedzkich 46, belgijskich 44, francuskich 43, duńskich 35, fińskich 16, rosyjskich 13, amerykańskich 12, greckich 15, włoskich 9, japońskich 5, estońskich i panamskich po 4, portugalskich, jugosłowiańskich i brazylijskich po 3, hiszpańskich i polskich po 2, islandzkich, egipskich i tuniskich — po 1-ym.

RÓŻNICE W CENIE WĘGLA BUNKROWEGO POMIĘDZY ROTTERDAMEM A ANTWERPJĄ.

Według informacyj udzielonych przez zarząd portu w Antwerpji wielcy dostawcy węgla bunkrowego w tym porcie oferują węgiel bunkrowy po cenie o 1 sh. 6 d. do 1 sh. 9 d. taniej niż w Rotterdamie. Jest to węgiel angielski lub westfalski, różnica w cenie, jakby z tego wynikać mogło pochodzi z istnienia tańszych kosztów przeładunku w Antwerpji niż w Rotterdamie. —

ROZWÓJ FLOTY HANDLOWEJ FINLANDJI.

Mimo kryzysu marynarka handlowa Finlandji pomyślnie się rozwijała w roku ubiegłym. Nabyto 22 obce statki o łącznym tonażu 35.100 ton. Między innemi nabyła jeden parowiec fińska południowo - amerykańska linja, którą znamy z jej regularnych zawijań do Gdyni. Jest to jedyny armator fiński otrzymujący subwencję państwową. W roku 1934 przewidziana dla niego jest subwencja w wysokości 1 mil. marek fińskich.

BURGAS PRZED WARNĄ. LINJA BUŁGARSKO-TURECKA DO HISZPANJI.

Jak wynika z danych statystyki bułgarskiej Burgas wciąż wyprzedza Warnę pod względem obrotu towarowego, a raczej obrót Burgasu w latach kryzysowych 1931-32 padał znacznie wolniej od obrotu Warny. Obecnie Bułgarja ożywia swe połączenia z Hiszpanją i Marsylją przez stworzenie wspólnej linji bułgarsko-tureckiej Towarzystwa Bułgarskiego Żeglugi Parowej w Warnie i towarzystwa Yelkenci Zade Salih Zeki w Istanbulu. Linja ta powstaje równocześnie z likwidacją francuskiej linji Paquet z Marsylji do Istanbulu, dla której rząd francuski nie udzielił subsydjum na doprowadzenie jej do portów morza Czarnego.

NOWY PORT NAD MORZEM KASPIJSKIEM.

W ujściu wielkiej płytkiej zatoki Kara-Burgaz (Czarna zatoka), obfitującej w sól glauberską i inne sole, na wschodnim brzegu morza kaspijskiego rozpoczęto budowę portu morskiego. Roboty obliczone są na okres trzyletni.

ŚWIATOWE BUDOWNICTWO OKRĘTOWE.

Według danych Agencji Lloyd's Register of Shipping ogólny tonaż okrętów, będących obecnie w stadjum budowy wynosi 1.079.171 ton. Jest to zwiększenie o 322 tys. ton w porównaniu z tonażem, będącym w budowie w końcu grudnia roku zeszłego, pozatem jest to liczba najwyższa, notowana od czerwca 1932 roku.

Z ogólnej liczby zwiększenia tonażu okrętów w budowie na Wielką Brytanję i Irlandję przypada prawie 150.000 ton, na wszystkie zaś inne państwa 172.000 ton.

Tonaż ogólny okrętów będących w budowie w Wielkiej Brytanji i Irlandji w chwili obecnej wynosi 481.440 ton, co stanowi w porównaniu do końca marca r. z. zwiększenie o 229.039 ton. Zaznaczyć jednak wypada, że na okrętach będących w budowie w Wielkiej Brytanji i Irlandji o ogólnej pojemności 144.972 ton, roboty były zawieszone. Do okrętów tych należał również największy okręt angielski będący w trakcie budowy, a mianowicie okręt transatlantycki Cunard Line o pojemności 73.000 ton, budowa którego w chwili obecnej, dzięki przyznaniu przez Parlament angielski nowych kredytów, została wznowiona. Pozatem wskazać należy, że pośród okrętów budowanych w Anglji, 99 tys. ton stanowią zamówienia obcych państw, względnie okręty te przeznaczone są na sprzedaż zagranicę.

W dalszej kolejności pod względem budowy okrętów idą: Japonja — 122.590 ton, Francja — 103.188 ton, Niemcy — 82.650 ton, Holandja — 51.315 ton, Danja — 51.140 ton, Italja — 47.670 ton, Szwecja — 47.340 ton, Hiszpanja — 34.480 ton i Stany Zjednoczone A. P. — 27.334 ton.

Oprócz tych okrętów znajduje się w budowie 37 okrętów-tanków o ogólnej pojemności 248.578 ton, w tem 12 tanków o pojemności 82.526 ton są budowane w Wielkiej Brytanji i Irlandji, 4 statki o pojemności 32.100 ton — w Szwecji, 3 statki o pojemności 24.900 ton, w Niemczech, 3 statki o pojemności 23.570 ton w Holandji, 2 statki o pojemności 19.200 ton w Japonji i wreszcie 5 o pojemności 18.212 ton w Hiszpanji.

Z ogólnej ilości okrętów, będących w trakcie budowy na świecie, 3 parowce i 20 motorowców mają pojemność od 8.000 do 10.000 ton, 2 parowce i 12 motorowców od 10.000 do 20 000 ton i 4 parowce ponad 20.000 ton, motorowców w tej kategorji tonażu w budowie niema.

Powyższe dane Lloyd'a nie zawierają danych w budownictwie okrętów w Rosji Sowieckiej.

Zaznaczyć przytem wypada, iż pośród okrętów będących w budowie w Italji znajdują

się 2 motorowce, zamówione przez Polskę dla Polsko - Transatlantyckiego Twa Okrętowego. Pojemność tych dwóch motorowców, jak wiadomo wynosi około 30.000 ton.

SUKCESY W BUDOWNICTWIE SEMI-DIESLÓW.

W związku z rozwojem prawdziwego motoru o spalaniu całkowicie wewnętrznem, mającego zastosowanie również i na mniejszych statkach t. zw. pół-Diesle, z głowicą żarową, o mniejszej kompresji i wstępnem podgrzewaniu, jakby się zdawało, nie mają już przed sobą znacznych perspektyw rozwoju i trzymać się mogą jedynie dzięki swej taniości (koszt budowy), przy znacznych jednakże wydatkach eksploatacyjnych, co również osłabia ich konkurencję z prawdziwemi Dieslami.

Tymczasem Motorchip z kwietnia rb. przynosi ciekawą wiadomość o zastosowaniu pół-Diesla nawet nie na małym statku, lecz na statku średniej wielkości. Oto pomiędzy Hundested a Grenaa (Danja) kursować będzie nowy prom kolejowy o długości 50 m., zagłębieniu 3,65 m. i instalacji maszynowej 900 do 1100 KM. Instalacja ta będzie typu Semi-Diesel, pięciocylindrowa, jednostronnego działania, dwutaktowa, marki Volund. Buduje statek stocznia A/S Nakskov Skibsvaerft. Przykład ten wskazuje niezbicie, że dzięki prostocie obsługi i małym kosztom inwestycyjnym nawet na dość dużych statkach pół-Diesel zachowuje rację bytu.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

WARUNKI ZBYTU TOWARÓW POLSKICH DO ARGENTYNY.

Przy eksporcie towarów polskich do Argentyny nie zachodzą obecnie żadne trudności natury dewizowej. Mimo to jednak nadal wśród pewnych kół utrzymuje się fałszywy pogląd, że eksport polski do Argentyny hamowany jest zarządzeniami reglamentacyjnemi. Prostując te całkowicie mylne informacje, poselstwo R. P. w Buenos Aires stwierdza, że obowiązujące w Argentynie przepisy dewizowe wymagają, by przed sprowadzeniem towaru z zagranicy importer argentyński uzyskał pozwolenie przywozowe wydawane przez Urząd Kontroli Dewiz. Na podstawie takiego pozwolenia po uskutecznieniu importu uzyskuje się przydział dewiz drogą przetargu bez trudności, nawet zasadniczo w ciągu 24 godzin, najdalej zaś w ciągu 1—2 tygodni.

Firmy polskie zainteresowane wywozem do Argentyny winny pamiętać, że system uzyskiwania uprzednich pozwoleń importowych stwarza bardziej stałe niż dotychczas podstawy wymiany towarowej, gdyż eksporter polski nie powinien wysyłać towaru, dopóki nie otrzyma od odbiorcy argentyńskiego zawiadomienia, że pozwolenie importowe uzyskał. W ten sposób wysyłając towar, eksporter polski zgóry już ma zapewniony przydział dewiz i to w krótkim przeciągu czasu. W dotychczasowym układzie stosunków nie było wypadku, by Urząd Kontroli Dewiz odmówił wydania wstępnego pozwolenia importowego na towary polskie. W razie jednak, gdyby która z firm polskich otrzymała od swego kontrahenta argentyńskiego informacje o odmowie wydania pozwolenia przez Urząd Kontroli Dewiz w Buenos Aires, winna zwrócić się za pośrednictwem Państwowego Instytutu Eksportowego do Poselstwa w Buenos Aires z prośbą o interwencję.

Raz jeszcze należy podkreślić, że pozwolenie importowe stanowi podstawę do stawania do przetargu na przydział dewiz po nadejściu towaru do Argentyny, przyczem przydział ten nie nastręcza żadnych trudności. Przed zawarciem umowy musi eksporter polski zastrzec zgóry, że towar wyśle dopiero po uzyskaniu zawiadomienia o posiadaniu przez odbiorcę argentyńskiego pozwolenia importowego.

Poselstwo R. P. w Buenos Aires.

WYDAWANIE POZWOLEŃ IMPORTOWYCH DO FRANCJI.

Pozwolenia kontyngentowe na import polskich towarów do Francji wydawane są przez następujące władze lub instytucje: licencje na węgiel wydaje Polska Konwencja Węglowa, natomiast pozwolenia na drzewo, mięso baranie, jaja, fasolę, wydaje francuskie Ministerstwo Rolnictwa. Licencje na węglan amoniaku i klej udzielane są przez Office des Produits chimiques w Paryżu.

Licencje na maszyny tekstylne wydaje Comité Interprofessionel de la Mécanique. Powyższe licencje udzielane są francuskiemu importerowi.

Licencje na konfekcję kobiecą i dziecinna wydawać ma Ministerstwo Przemysłu i Handlu w Warszawie, ewentualnie instytucja ku temu upoważniona, importerowi polskiemu z ważnością 90 dniową. Meble gięte jak również meble inne, naczynia emaljowane i papier wchodzą bez licencji w zakresie kontyngentów.

Licencje na poczet kontyngentu węgla będącego w dyspozycji zarządów portów francuskich wydają francuskiemu importerowi odnośnie Izby Przemysłowo-Handlowe.

Licencje na wieprze żywe wprowadzone do obszaru Saary wydaje Gouvernement de la Saare w Saarbrücken. Należy podkreślić,

że konfekcja może być cloną tylko w komorach celnych Paryż. Strassburg. Marsylja. Algier. P. I. E.

ZMIANY SYSTEMU KONTYNGENTOWEGO I MONOPOLOWEGO W HOLANDJI.

Nowe zarządzenia skontyngentowały import m. in. następujących towarów: 1) emaljowanych wanien i zbiorników do wody w klozetach: okres skontyngentowania 1. 4. 34. — 1. 12. 1935 r. ustawowo przysługuje 45 proc. przeciętnego importu podczas 8 miesięcy 1932 r.; 2) cementu: okres skontyngentowania 1. 4. 34—1. 4. 1935 r. Lata bazowe 1931-32. Ustawowo przysługuje 45 proc. importu podczas lat bazowych; 3) ryżu łuszczonego: okres skontyngentowania 1. 4. 34 — 1. 6. 1934. Ustawowo przysługuje 60 proc. importu 1932 roku; 4) mąki ryżanej: okres skontyngentowania, jak w p. 4. Ustawowo przysługuje 100 proc. przeciętnego importu podczas 3 miesięcy z lat 1932-33.

Monopolem przywozowym objęto artykuły następujące:

1. Ryż niełuszczony, pochodzący z Indyj Holenderskich. Wszystkie transporty ryżu, pochodzące z Jawy, Madury i Samboku zaopatrzone muszą być w świadectwa pochodzenia, wystawiane przez Min. Spr. Ekonomicznych w Batawji. Ryż innego pochodzenia podlega opłacie hfl. 1,— od 100 kg. Monopol ten skierowany jest głównie przeciwko Stanom Zjednoczonym i Włochom. W kołach zainteresowanych twierdzą, że opłata monopolowa jest niewystarczająca dla wyrównania cen. Monopol ryżowy ma być sprawowany przez istniejący już Monopol mączny:

2. kukurydzę pochodzącą z Indyj Holenderskich. Sprawy tego Monopolu prowadzi Monopol Zbożowy. Opłatę na rzecz Monopolu Zbożowego w zastosowaniu do kukurydzy pochodzącej z Indyj Hol., obniżono o hfl. 1 od 100 kg., co znaczy, że zamiast hfl. 1,50 opłata wynosi hfl. 0,50. Wymagane jest świadectwo pochodzenia, wystawione przez Departament Spraw Ekonomicznych w Batawji.

3. len, przyczem stworzony został nowy monopol lniany z siedzibą w Uitwierda. Monopol ten ma na celu udzielenie pomocy holenderskim producentom lnu;

4. trzcinę i łozinę. Ustanowiono nowy monopol trzcinowy i łozinowy z siedzibą w Werkendam. Hodowcy trzciny i łoziny, należący do fachowych zrzeszeń, będą mieli prawo do otrzymania zasiłku w wysokości hfl. 12,50 od 1 ha;

5. kartofle oraz jarzyny surowe i inne. Istniejący Monopol Kartoflany otrzymuje prawo wyłączności na eksport kartofli, a Monopol Jarzynowy i Owocowy na eksport jarzyn;

6. krewetki: stworzony został Monopol Krewetek z siedzibą w Apeldoorn.

Poselstwo R. P. w Hadze.

WIDOKI ZBYTU RUR DRENARSKICH W PRUSACH WSCHODNICH.

Dzięki udzieleniu kredytów przemysłowi cegielnianemu rozwija się wytwórczość ta w Prusach Wschodnich pomyślnie. Pomimo to nie jest ona w stanie zaspokoić zapotrzebowania rządu, kooperatyw i urzędów osadniczych w Prusach Wschodnich. Zapotrzebowanie na rury drenarskie, dachówki, kamienie sztuczne i cegły wynosi około 250 miljonów sztuk. Również ze strony prywatnej istnieje większe zapotrzebowanie na dreny i inne wyroby przemysłu cegielnianego.

Zwłaszcza daje się odczuć na rynku Prus Wschodnich zupełny brak wyrobów drenarskich, których ceny stale wzrastają. W zwiazku z tem istnieje obecnie zainteresowanie dla polskich rur drenarskich. P. I. E.

HANDEL ZAGRANICZNY SZWECJI.

Handel zagraniczny Szwecji wykazał w marcu znaczne ożywienie, zarówno w porównaniu z miesiącami poprzedniemi, jak i w porównaniu z miesiącem marcem roku zeszłego. Wartość importu wyniosła w marcu br. przeszło 100 milj. kor., eksportu zaś 83 milj. kor., dając nadwyżkę importu 17 milj. kor. Odnośne cyfry w lutym wynosiły resp. 90 miljonów, 66,4 milj. i 23,7 milj. Z pośród głównych towarów wywozowych Szwecji wywóz drzewa podniósł się z 71 na 95 tysięcy metrów sześciennych, masy papierowej się nieco zmniejszył z 77,3 na 52,6 tysięcy ton, natomiast papieru podniósł się z 37 na 51,2 tysięcy ton, rudy żelaznej z 244 na 453 tysięcy ton, kamieni brukowych z 481 na 879 tysięcy kor., żelaza i stali 11,2 na 18,2 tysięcy ton, silników spalinowych z 688 na 1.000 tys. kor. W przywozie poważne pozycje jak węgiel, oleje mineralne, bawełna i zboża wykazują znaczny spadek i jedynie przywóz saletry chilijskiej zwiększył się znacznie bo z 1180 na 14828 tysięcy ton.

Najważniejszem jednak jest, że i ceny się poprawiły i zamówienia na przyszłość się mnożą, co zapewnia zatrudnienie na dłuższy przeciąg czasu.

Bardzo aktualnem zagadnieniem w Szwecji jest uregulowanie sprawy rozrachunków z Niemcami, bowiem bierne saldo handlu szwedzkiego z niemi dochodzi do przeszło 200 milj. kor., Szwedzi od dłuższego już czasu noszą się z zamiarem użycia tego atutu w celu wymuszenia na Niemcach wypełnienia swych zobowiązań za pomocą przymusowego clearingu towarowego. Jedna czwarta lub jedna trzecia część nadwyżki importowej starczyłaby bowiem na spłatę procentów i odpowiedniej kwoty amortyzacyjnej z długu Niemiec wobec Szwecji.

Gdyby to miało nastąpić, to przewidują tu wogóle znaczne zmniejszenie importu z Niemiec. W rezultacie zwolni się rynek

szwedzki z konkurencji pewnych towarów, które również i Polska wyrabia. Należy przeto nie przeoczyć tej możliwości i wykorzystać ewentualną sprzyjającą konjunkturę.

Rynek szwedzki stoi dla Polski otworem, należy jedynie wykorzystać nastroje obecnie dla nas korzystne. Koniecznem jest jednak przejawienie większego wysiłku i zaofiarowanie towaru odpowiedniego, w dobrym gatunku i przy cenach dostępnych. niemniej jest również potrzebna wytrwałość i cierpliwość w oczekiwaniu powodzenia i zysku.

ZAKAZ PRZYWOZU WĘGLA DO POLSKI.

W Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 36 z dnia 30 kwietnia br. opublikowane zostało pod pozycją 331 rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie zakazu przywozu na terytorjum Rzeczypospolitej węgla kamiennego, antracytu i węgla brunatnego (poz. tar. cel. 180), koksu wszelkiego (poz. tar. cel. 182) oraz brykietów z wyjątkiem wymienionych w p. 1 (poz. tar. celn. 184 p. 2).

W ten sposób zażegnany został dalszy rozwój importu węgla kamiennego, przedewszystkiem z Anglji na terytorjum Polski, o którem niejednokrotnie pisaliśmy na łamach naszego Biuletynu. Penetracja obcego węgla, przywożonego drogą morską przez Gdańsk, na polski obszar celny uważana była zawsze przez nas za zjawisko wysoce nienormalne, a z punktu widzenia naszego bilansu handlowego za wyraźnie szkodliwe. Zjawisko to było możliwe do urzeczywistnienia jedynie ze względu na konkurencyjną cenę węgla angielskiego w stosunku do węgla polskiego, spowodowaną wysokim kosztem przewozu kolejami polskiemi. Na skutek wydania zakazu przywóz węgla obcego ustanie, jednak sytuacja konsumenta węgla polskiego na Pomorzu i w Gdyni może doznać ulgi jedynie w tym wypadku, gdy cena węgla polskiego ulegnie obniżeniu, a jest to możliwe przedewszystkiem przez obniżenie frachtu kolejowego, o co sfery gospodarcze pomorskie i gdyńskie walczą niestety bez powodzenia, od dłuższego już czasu.

ROZPORZĄDZENIE O ULGACH CELNYCH.

W Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 36 z dnia 30 kwietnia br. pod pozycją 333 ukazało się rozporządzenie Ministrów: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych o ulgach celnych, podlegających stosowaniu przy przywozie na terytorjum, objęte polskim obszarem celnym, całego szeregu towarów. Rozporządzenie dotyczy ponad 200 pozycyj taryfy celnej i przewiduje w wielu wypadkach całkowite zwolnienie od cła, w innych obniżenie stawek celnych. Przywóz całego szeregu towarów uzależniony jest od uzyskania pozwolenia Ministra Skarbu.

Wprowadzone powyższem rozporządzeniem ulgi dotyczą m. in. szeregu produktów chemicznych, maszyn, w szczególności maszyn rolniczych, nie wyrabianych w kraju i t. p. Rozporządzenie to weszło w życie z dn. 1 maja br. i obowiązywać ma do 29 października 1934 roku włącznie.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17. DO 27. IV. 1934 R.

AFGANISTAN. Rząd Afganistanu ogłosił listę zakazów importu obejmującą 27 grup towarowych. Zakaz obowiązuje od 21 marca rb. i dotyczy m. in., europejskich i perskich dywanów, chustek jedwabnych dla kobiet, stołów i krzeseł, czapek, kap na łóżka z jedwabiu, zabawek, małych lusterek okrągłych, torebek damskich, bielizny damskiej jedwabnej itp.

ARGENTYNA. Z końcem marca powołaną została ponownie do życia Komisja taryfowo-celna mająca na celu zreformowanie taryfy celnej argentyńskiej.

BUŁGARJA. Bułgarski Bank Narodowy dopuścił ostatnio tytoń zbioru z r. 1931 do tranzakcyj kompensacyjnych. Dotychczas przedmiotem kompensaty mógł być tylko tytoń ze zbiorów 1928—1930.

CZECHOSŁOWACJA. Rozporządzeniem z dnia 21 kwietnia 1934 r. wprowadzona została reglamentacja importu farbowanej (również drukowanej) przędzy bawełnianej poz. 187 c. tar. celnej czechosłowackiej.

Nowe cła na tłuszcze wprowadzono z ważnością od 10 bm., a mianowicie: poz. 88 — masło świeże, solone, topione kc. 420.— (dotychczas 630.—, cło konwencyjne polskie — 500.—), poz. 89 a — sadło wieprzowe i gęsie, surowe kc. 150.— (bez zmiany), poz. 89 b — sadło wieprzowe i gęsie wytopione kc. 200.— (dotychczas 350.—).

Nowe rozporządzenie dewizowe zwolniło szereg towarów od obowiązku posiadania przy imporcie świadectw dewizowych. Dotyczy to m. in.: mąki z chmielu, węgla drzewnego, torfu, lignitu i wszelkich sztucznych paliw z tych surowców wyprodukowanych, przędzy bawełnianej bielonej, kamgarnu bielonego i farbowanego, wyrobów dzianych wełnianych i jedwabnych, wyrobów filcowych, kapeluszy, wyrobów technicznych z kauczuku, skór bydlęcych, cementu, wyrobów kamionkowych, szeregu wyrobów żelaznych, lokomotyw, szeregu chemikalij.

FINLANDJA. Znosząc zakaz importu tłuszczów jadalnych, wprowadził jednocześnie Prezydent Finlandji podwyżkę ceł importowych na świnie żywe (4 Fmk. od 1 kg.), wieprzowinę (6 i 7 Fmk.), masło, (12 Fmk.), szmalec (6 Fmk.), olej i margarynę (6 Fmk), tłuszcze zwierzęce i roślinne, osobno niewymienione (5 i 7 Fmk.). Podwyżka tych ceł ma na celu zwiększenie konsumcji i podniesienie cen na masło na rynku wewnętrznym.

Premje wywozowe na mięso wieprzowe podwyższone zostały dekretem z dnia 11 kwietnia 1934 roku z 2.50 na 3.25 fmk. od 1 kg.

FRANCJA. Wyczerpane zostały kontyngenty na II półrocze w stosunku do innych państw na wozy ciężarowe i ich części. (poz. 614 bis), proso i siemię lniane (poz. 82), ryby morskie. Podzielone zostały kontyngenty na drewno (poz. 128, 128 bis, 133), na I półrocze r. 1934, przyczem Polsce przyznano kontyngent w wysokości 50.500 ton.

GRECJA. W związku z wprowadzonym z dniem 16 października r. 1933 podatkiem importowym. nakładanym na wszystkie towary importowane do Grecji. a wynoszącym 1½% wartości towaru, został ogłoszony dekret ustalający sposoby obliczenia tej wartości. O ile zatem towar uwzględniany jest w biuletynach

Giełdy Towarowej, rozstrzyga bieżąca cena giełdowa. Jeżeli zaś towar ten w biuletynie Giełdy Towarowej nie figuruje, wartość jego obliczać należy uwzględniając: 1) fakturę, która winna być legalizowana przez władze konsularne greckie w kraju pochodzenia: 2) ogólną sumę kosztów transportu, ubezpieczenia i przeładunków; 3) ewentualny ubytek wartości z jakiegokolwiek powodu w czasie między zakupnem towaru, a przybyciem do Grecji: 4) przeciętną cenę rynkową: 5) wszelkie informacje dostarczone przez importera lub w inny sposób uzyskane przez władze celne, mające przyczynić się do ustalenia rzeczywistej wartości towaru. Do uzyskanej w ten sposób wartości należy dodać w każdym razie opłaty importowe, konsumcyjne i inne, uprzednio już pobrane. W razie wątpliwości importer ma prawo żądać rewizji oceny wartości dokonanej przez władze celne.

HISZPANJA. Dekretem z dnia 3 kwietnia r. 1934 podwyższony został kontyngent na jaja z 142,708 centnarów metrycznych na 379.023 na rok 1934. Powyższe zarządzenie spowodowane zostało całkowitem wyczerpaniem się przyznanego początkowo kontyngentu, a co zatem idzie zwyżką cen na jaja na rynku hiszpańskim.

Skontyngentowanie importu nasion oleistych rozszerzone zostało na poz. 999b i 996--998 t. j. nasiona lnu, maku i migdałów. Za podstawę przyjęto 100% importu ostatnich 3 lat. Podziału kontyngentów między poszczególne państwa, dokonywuje Międzyministerjalna Komisja Handlu Zagranicznego.

HOLANDJA. Na okres od 1 kwietnia do 30 listopada skontyngentowany został import wanien, umywalni i t. p., przyczem za podstawę przyjęto 50% importu w tym samym okresie r. 1932. Równocześnie kontyngentowaniu podlega import wszelkiego rodzaju cementu, przyczem termin skontyngentowania ustalono na 1 rok od dnia 1 kwietnia i za podstawę przyjęto 50% importu w latach 1931—32.

Rozporządzeniem z dnia 9 kwietnia skontyngentowany został import ryżu łuszczonego na 60% w r. 1932 i mielonego na 60% z r. 1932/33. Projektowana jest obniżka kontyngentu importowego na bieliznę stołową do 30%.

LUKSEMBURG. Dekretem z dnia 14 kwietnia r. 1934 wprowadzona została reglamentacja importu, smalcu, margaryny i tłuszczów roślinnych wszelkiego rodzaju.

ŁOTWA. Obniżony został kontyngent na węgiel do wysokości 30.000 ton; jednocześnie ulegnie znacznej redukcji import koksu.

Według decyzji rządu, wszelkie zlecenia rządowe wobec zagranicy mogą być dokonywane tylko w formie tranzakcyj kompensacyjnych.

NIEMCY. „Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung“ ustaliła na maj r. b. kontyngent przydziału dewiz w wysokości kwietniowej, t. j. 35%.

RUMUNJA. W myśl nowego systemu kontyngentowego podstawę ustalenia wysokości kontyngentów stanowi przywóz w r. 1932. Przydział kontyngentów następuje w ten sposób, że przemysł uzyskuje kontyngenty importowe na surowce w wysokości 70% przywozu z r. 1932 w stosunku do krajów, z któremi Rumunja ma dodatni bilans handlowy, a tylko 40% importu z krajów, z któremi wymiana towarowa kształtuje się dla Rumunji ujemnie. Kontyngenty przyznawane kupcom wynoszą ok. 50% importu z r. 1932.

STANY ZJEDNOCZONE. Od dnia 1 maja do 30 czerwca r. 1934 zniesiony zostaje zakaz importu napojów alkoholowych wszelkiego rodzaju. Pozwolenie na import tych artykułów posiadają firmy amerykańskie, zaopatrzone w licencje na cały okręg i poszczególne stany St. Zjednoczonych A. P. Jednocześnie z powyższem dozwolony jest import drobnych przesyłek prywatnych bez uzyskania specjalnej licencji.

SZWAJCARJA. Na mocy decyzji komisji regulującej import materjałów włókienniczych, przydzielony został dodatkowy kontyngent na materjały wełniane (poz. 474, 475 b, 447 a1). 447 b3, 447 b5) do wysokości 5% importu z r. 1933. Powyższy dodatkowy kontyngent odnosi się tylko do materjałów, nie produkowanych w Szwajcarji, przyczem importer ma dowolną rękę odnośnie wyboru państwa, z którego ma zamiar powyższe towary importować.

SZWECJA. Przedłożony został parlamentowi do zatwierdzenia projekt zwyżki cła na wyroby kaletnicze jak torebki damskie, portmonetki, nesesery i t. p. skórzane o wadze poniżej ½ kg (poz. 1123 tar. celnej szwedzkiej) z 200 na 700 kor. od 100 kg. Wejścia w życie tej podwyżki należy oczekiwać w najbliższych dniach. Na skutek zażaleń zainteresowanych sfer odnośnie sposobu wymaganego umieszczenia znaku kraju pochodzenia na importowanych wannach, co w wielu wypadkach obniżało wartość towaru, odnośne władze celne wyjaśniają, że wystarczy umieszczenie znaku pochodzenia w sposób trwały i wyraźny na spodzie wanny.

TURCJA. Rozporządzeniem z dnia 7 marca rb. ogłoszonem w dniu 12 marca, dozwolony został przywóz niektórych towarów poza kontyngentami, o ile towary te przeznaczone są dla publicznych przedsiębiorstw przemysłowych. M. in. zarządzeniem tem objęto przywóz materjałów elektrotechnicznych z Czechosłowacji, wyrobów żelaznych, rur, podkładów kolejowych z Niemiec.

UNJA POŁ.-AFR. Rozporządzeniem z dnia 16 lutego r. 1934 zniesione zostało cło dumpingowe na odzież i konfekcję polskiego pochodzenia.

WĘGRY. Projektowane jest zniesienie reglamentacji importu wyrobów lnianych.

W. BRYTANJA. Projektowany w końcu roku ub. projekt wprowadzenia przymusu znakowania krajem pochodzenia importowanego drobiu wejdzie w życie z dniem 22 czerwca r. 1934, a przymus znakowania słoniny i bekonów z dniem 22 lipca r. 1934. Wprowadzony został zwrot cła na dykty i forniery.

WŁOCHY. Na mocy rozporządzenia z dnia 17-go marca r. 1934 zwolniony został od cła import odpadków cynku, sprowadzanych dla produkcji tlenku cynkowego.

Przepisy standaryzacyjne zostały uzupełnione w ten sposób (rozporz. ogłosz. 30. III. 34), że obowiązek znakowania towarów może być rozciągnięty na każdy artykuł rolny lub przemysłowy przeznaczony na wywóz.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma w Beyrucie pragnie nawiązać stosunki handlowe z producentami wyrobów sanitarnych, elektrotechnicznych, przedmiotów użytku gospodarstwa domowego, materjałów drzewnych, materjałów piśmiennych. P/9876/4E/Grz.

Firma agenturowa w Norwegji pragnie nawiązać stosunki handlowe z producentami wyrobów z żelaza lanego, wanien emaljowanych, zlewów kuchennych. P/8478/4D/Grz.

Firma w Beyrucie poszukuje dostawców: porcelany, fajansu, szkła, wyrobów emaljowanych, gwoździ, drutów żelaznych, krat, kolców, śrub do drzewa, łańcuchów, rur żelaznych wodociągowych, wanien z blachy i emaljowanych, wszelkich art. sanitarnych, ceraty, mebli giętych, materjałów i pluszów meblowych, papieru do pakowania, drukarskiego i do pisania. P/8234/3B/Sz.

Firma holenderska poszukuje dostawców artykułów użytku domowego z drzewa, bakelitu, aluminjum itd. P/8881/4T/Sz.

Firma w Montrealu poszukuje dostawców mebli wiklinowych, nieposiadających na rynku kanadyjskim stałych przedstawicieli. P/9128/49/Sz.

W Szwajcarji istnieje zapotrzebowanie na wyroby galanteryjne skórzane, torebki damskie, portfele, teczki itd. P/10624/58/Sz.

Firma w Montrealu interesuje się importem wyrobów z drzewa, jak piórniki, obsadki do piór i in. przybory dla dzieci w wieku szkolnym. P/9127/40/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY TARYFOWE

WYDANIE DODATKU III DO CZESKOSŁOWACKO-POLSKIEJ TARYFY DLA KOMUNIKACJI Z PORTAMI MORSKIEMI.

Z dniem 1 maja br. wchodzi w życie dodatek III do czeskosłowacko-polskiej taryfy dla komunikacji z portami morskiemi, zawierający następujące uzupełnienia i zmiany tej taryfy, a mianowicie:

Taryfa artykułowa 1 na towary wszelkiego rodzaju, która dotychczas wykluczała od przewozu wszelkie towary warunkowo dopuszczone do przewozu Załącznikiem I do K. M. T., obecnie wyklucza tylko towary wybuchowe, wartościowe (kosztowności), przedmioty sztuki, żywe zwierzęta i zwłoki. Umożliwia to przewóz na podstawie tej taryfy artykułowej np. kwasów, ługów, gryzących, wody amonjakalnej, płynnych związków arszenikowych, za których przewóz ustanowiono opłaty najmniej od 1000 kg. Do obszaru ważności tej taryfy włączono 16 stacyj czeskosłowackich poza dotychczas objętemi tą taryfą artykułową.

Do taryfy art. 3 na przewóz żelaza surowego i odpadków żelaza włączono nową stację Police Žandov.

Do taryfy art. 12 na wywóz z Czechosłowacji zboża, mąki i otrąb włączono 23 nowych stacyj czeskosłowackich.

Do taryfy art. 15 włączono na eksport bibułki papierowej z Czechosłowacji stacje Svoboda n. U-Janske Lazne i Sumperk, a na import papieru Pragę i punkty graniczne Breclav oraz Helemba.

Do tar. art. 24 włączono na eksport skór z Czechosłowacji Pragę, a na import 12 nowych stacyj czeskosłowackich.

Do tar. art. 32 włączono na import cyny, cynku i ołowiu do Czechosłowacji stację Rynarov.

W tar. art. 40 obniżono stawki opłat przewozowych na przewóz do Bohumina i Neratovice owoców świeżych i suszonych, a ponadto włączono do tej tar. art. 12 nowych stacyj czeskosłowackich.

Taryfę art. 41 rozszerzono na import łoju roślinnego i zwierzęcego, oraz oleomargaryny do stacji Brno i Krnov, oraz włączono do tej tar. art. stawki opłat przewozowych na przewóz tłuszczów i olei roślinnych do 47 nowych stacyj czeskosłowackich.

Tar. art. 60 na wełnę i szmaty rozszerzono na odpadki z wełny sztucznej i włączono do niej 7 nowych stacyj i przejść granicznych na przewóz tych artykułów w obu kierunkach.

Do tar. art. 66 na przewóz przędzy w obu kierunkach włączono stację Sumperk, do tar. art. 75 na przewóz kredy w obu kierunkach stację Pragę.

Wprowadzono nową tar. art. 79 na przewóz w obu kierunkach szmirgla, korundu, elektrytu, karborundu (siliciumkarbid).

Do tar. art. 102 wprowadzono stawki opłat przewozowych na eksport słupów telegraficznych ze stacyj Breclav, Skalica n. Sl. i Sv. Kriz n. H., oraz wszystkich rodzajów materjału leśnego od stacji Krnov.

Do tar. art. 104 włączono łańcuchy kute i drut żelazny, oraz wyroby drobne, galanteryjne żelazne i stawki opłat przewozowych na eksport z Czechosłowacji maszyn od Pragi, naczynia kuchennego i wanien od Smichova, maszynek kuchennych od Smichova i Sumperk, oraz sprężyn i siatek z ostatnio wymienionej stacji, w tar. art. 105 na kotły parowe z Židenice, w tar. art. 106 na szkło dęte od Sumperk, a tar. art. 113 na słód od stacyj Tabor i Protivin.

Do tar. art. 117 włączono stawki opłat przewozowych na import celulozy do stacyj Hostinne, Lovosice i Senica n. M.

W tar. art. 129 znacznie obniżono stawki opłat przewozowych na beczki na wywóz ze stacji Bohumin.

Do tar. art. 129 włączono 6 nowych stacyj na wywóz wyrobów drzewnych z Czechosłowacji.

Tar. art. 130 na meble gięte i koszykarskie rozszerzono na inne meble z wyjątkiem zbytkownych i bilardów.

Tar. art. 156 na materje lniane i jutowe rozszerzono na tkaniny bawełniane, konopne i półwełniane i włączono 24 nowych stacyj czeskosłowackich na eksport tych tkanin.

Do tar. art. 176 na eksport z Czechosłowacji pojazdów drogowych i taboru kolejowego uzupełniono włączeniem stacji Mlada Boleslava.

Do tar. art. 204 włączono przejście graniczne Linhartovce na import sztrypsów (wstąg żelaznych do wyrobu rur) do Węgier, do tar. art. 221 stację Rosice n. L. na import do Czechosłowacji fosforytów i superfosfatu, oraz obniżono stawkę na superfosfat do stacji Pardubice.

Do tar. art. 223 włączono stację Praga na import śledzi i ryb morskich.

W tar. art. 228 obniżono stawki opłat przewozowych na przywóz jaj do stacji Neratovice.

Do tar. art. 233 na import do Czechosłowacji konopi, lnu, oraz pakułów konopnych i lnianych włączono 35 nowych stacyj czeskosłowackich i znacznie obniżono stawki opłat przewozowych na przewóz lnu do stacji Petrovice u B.

Do tar. art. 239 na import ryżu do Czechosłowacji włączono 7 nowych stacyj, do tar. art. 265 na import garbników i wyciągów garbnikowych 7 nowych stacyj czeskosłowackich.

Do tar. art. 268 na import żywicy, kalafonji i smoły piwowarskiej do Czechosłowacji obniżono stawki opłat przewozowych do stacji Petrovice u. B., oraz włączono do tej taryfy 12 nowych stacyj czeskosłowackich.

W Aneksie do tej taryfy uzupełniono poz. I ulgowemi stawkami opłat przewozowych od stacyj Krnov i Puchov n. V.

Poz. 3 Aneksu rozszerzono na eksport z Czechosłowacji łańcuchów, rur i żelaza handlowego, oraz na stacje Frinec i Mala Moravska Karłov z podwyższeniem kontyngentu z 1000 t. na 3000 t.

W poz. 8 Aneksu obniżono stawki opłat przewozowych na import rud i fosforytów do Czechosłowacji o 12 hc. od 100 kg. przy przekroczeniu kontyngentu 40.000 t.

Włączono do Aneksu nową poz. 13 na eksport naftalinu surowego od stacyj Moravska Ostrava — Privoz i Svinov Vitkovice z ulgowemi stawkami opłat przewozowych, uzależnionemi od przewozu najmniej 500 ton.

ULGI TARYFOWE NA PRZEWÓZ TRANZYTU SOWIECKIEGO DO PORTÓW POLSKICH.

Z dniem 1 maja br. nastąpi obniżka stawek opłat przewozowych na przewóz towarów w komunikacji między stacjami ZSRR, a portami polskiemi. Podczas gdy dotychczas taryfy wyjątkowe eksportowe i importowe P. K. P. przyznawane były na przewóz towarów sowieckich w tej komunikacji tylko od i do stacyj polskich z doliczeniem normalnych stawek opłat przewozowych od, względnie do punktów granicznych, obecnie liczyć się będą stawki opłat przewozowych taryf wyjątkowych od i do punktów granicznych za łączną odległość do względnie od stacyj portowych polskich.

KONFERENCJA TARYFOWA W SPRAWIE KOMUNIKACJI.

Od 2 tygodni odbywa się konferencja taryfowa w sprawie komunikacji w Bydgoszczy z udziałem delegatów Czechosłowackich Kolei Państwowych, Państwowej Żeglugi Dunajowej, Towarzystwa Transportowego „Danubia“, Ministerstwa Komunikacji P. K. P., Dyrekcji Okręgowej Kolei Państw. Torunia i Krakowa.

Konferencja podzielona została na 3 sekcje rozpatrujące następujące zagadnienia:

1) sprawę komunikacji Gdynia — Czechosłowacja pod przewodnictwem radcy ministerjalnego Radyńskiego,

2) sprawę komunikacji Gdynia — Dunaj, pod przewodnictwem dr. Thona i

3) sprawę tranzytu Gdynia — Węgry, pod przewodnictwem dyrektora Ungara.

Po zakończeniu obrad, uczestnicy konferencji odbyli wycieczkę do Gdańska i Gdyni celem zwiedzenia obu portów i zapoznania się z jego urządzeniami.

OBNIŻKA TARYFY OSOBOWEJ NA KOLEJACH NIEMIECKICH.

Z dniem 1 maja br. na kolejach Rzeszy Niemieckiej wprowadzone zostaną przy nabywaniu biletów ulgi następujące:

1) dla rodzin, posiadających conajmniej 4 dzieci, udzielane będą ulgi w rozmaitej skali w zależności od wieku i udziału ilości członków rodziny we wspólnej podróży,

2) dla pracowników, których roczny dochód brutto nie przewyższa 2400 marek niemieckich, wprowadzone zostaną karty tygodniowe tak, jak dla robotników z rabatem od 62 do 78%,

3) w komunikacji podmiejskiej wielkich miast o ludności przewyższającej 100 tys., obniżona zostanie taryfa o 20%.

4) Dla powrotnych biletów do Prus Wschodnich ustala się taryfa analogiczna z biletami urlopowemi, przyczem 7-dniowy termin ważności biletów zostaje skasowany.

5) Minimum ceny pojedyńczych biletów III klasy obniża się z 20 na 15 fenigów.

6) Bilety peronowe będą kosztowały nie 20 fenigów, jak dotąd, lecz 10 fenigów.

Taryfa bagażowa ma być również obniżona o 30%.

MORSKIE WYCIECZKI ZAGRANICZNE.

Z nadejściem sezonu letniego, na Bałtyku tak jak w latach poprzednich oczekiwane jest przybycie całego szeregu statków wycieczkowych zagranicznych, które zwiedzając poszczególne porty bałtyckie, zawijają również do Sopot, stając tam na Redzie. W chwili obecnej już jest zapowiedziane przybycie do Sopot 5 dużych statków wycieczkowych, z tego 4 angielskich i 1 norweskiego. Nie ulega wątpliwości, że statków tego rodzaju zawinie na Bałtyk o wiele więcej, jak to zresztą było w latach poprzednich.

Zadaniem naszem byłoby więc dołożenie wszelkich starań, ażeby — jeśli nie wszystkie — to w każdym razie pewna ilość statków, które zawijają do Sopot, również wpłynęły do portu gdyńskiego. Gdynia, aczkolwiek w chwili obecnej, do ruchu czysto turystycznego, nie jest dostatecznie przystosowana, tem niemniej przedstawia dużo atrakcyj ze względu na swą nowość i bądźcobądź dosyć znaczny rozgłos w wielu częściach świata. Po zbadaniu przyczyn niezawijania za małemi wyjątkami, statków wycieczkowych do Gdyni, dało się skonstatować, że przyczyny tego faktu leżą z jednej strony w dość ograniczonej ilości czasu, poświęconego na pobyt statków w portach, z drugiej zaś na skutek utrudnień technicznych wyboru Gdyni jako postoju wzamian za postój na Redzie przed Sopotami. O ile chodzi o zawinięcie statków do Gdyni z tem, że pasażerowie nie mieliby się udawać dalej na terytorjum Gdańska, to formalności paszportowe są minimalne i żadnych komplikacyj nie nastręczają. Natomiast o ileby chodziło o dalszy przejazd z Gdyni do Sopot i Gdańska, to przy istniejących przepisach wymagane jest wystawianie przepustek indywidualnych, co przy kilku setkach pasażerów wywołaćby mogło wielkie trudności. To też dążyć przedewszystkiem należy do skłonienia wycieczkowych statków do zawinięcia tak do Gdyni jak i do Sopot, przy jednoczesnem wystaraniu się ograniczenia formalności paszportowych do minimalnych rozmiarów.

W ścisłej łączności z tą sprawą znajduje się sprawa wycieczek turystów statkami linij regularnych ze Stockholmu do Gdyni i Sopot. Liczba wycieczkowiczów szwedzkich, którzy tą drogą do Polski i na terytorjum Gdańska przybyli w roku zeszłym, wyniosła 1.300 osób, z tego zaledwie około 100 osób wylądowało w Gdyni, zaś reszta w Sopotach. Nie ulega wątpliwości, że z liczby wycieczkowiczów, którzy w Sopotach wylądowali, bardzo znaczna część (przypuszczalnie ok. 50%) udała się następnie na zwiedzenie Polski. Niemniej jednak dokładnie ustalić ilość tych turystów nie jest możliwe. Liczba turystów szwedzkich do Polski mogłaby znacznie wzrosnąć, o ile dałoby się przeprowadzić odpowiednią propagandę, i to w tym kierunku, żeby pokazać Szwedom, że nietylko oni przyjeżdżają na zwiedzenie Polski, lecz że również Polacy odbywają podróże turystyczne do Szwecji. Rozumowania Szwedów w chwili obecnej pod tym względem nie idą całkiem po myśli naszych interesów, a to ze względu na ujemne kształtowanie się ich bilansu handlowego z Polską. Dalszy rozwój turyzmu szwedzkiego do Polski wpłynąłby oczywiście na pogorszenie wzajemnego bilansu płatniczego. Wobec tego wydaje się koniecznem, poczynienie starań, aby władze kompetentne przyznały pewną ilość paszportów ulgowych dla turystów polskich, udających się do Szwecji poza ramami wycieczek, organizowanych przez Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe.

Poparcie rozwoju ruchu turystycznego ze Szwecją wydaje się tem bardziej wskazane, że turyści szwedzcy uważani są we wszystkich krajach za najbardziej pożądany element i z pewnością wydadzą w Polsce więcej pieniędzy, niż turyści polscy w Szwecji.

WYCIECZKA ZBIOROWA NA TARGI W BUDAPESZCIE.

Izba Handlowa Polsko-Węgierska w Warszawie organizuje w związku z Targami Budapeszteńskiemi wycieczkę do Budapesztu w dniach od 12—18 maja 1934 r.

Pociąg specjalny, wiozący wycieczkę, zgrupowany zostanie w Katowicach z poszczególnych wagonów, przybywających z różnych stron Polski; w związku z tem podróż ulegnie kilkugodzinnej przerwie w Katowicach w godzinach przedpołudniowych. Wyjazd nastąpi: z Warszawy 12 maja, godz. 7,30, z Łodzi 12 maja, godz. 8,03, ze Lwowa 11 maja, godz. 23,58, z Krakowa 12 maja, godz. 9,05, z Poznania 12 maja, godz. 0,35, z Gdyni 11 maja, godz. 19,52, z Wilna 11 maja, godz. 23,30, z Katowic 12 maja. godz. 12,23.

Przyjazd zaś do Budapesztu 12 maja wieczorem. Wyjazd powrotny nastąpi 18 maja rano. Podczas pobytu wycieczki w Budapeszcie odbędzie się odsłonięcie pomnika gen. Bema.

Cena dla uczestników z Gdyni i Lwowa zł 240, z Poznania, Warszawy i Łodzi zł 230, z Krakowa i Katowic zł 210. z Wilna zł 260 obejmuje: opłaty za paszport i wizy, bilet kolejowy w obydwie strony (w klasie trzeciej), dwa obiady w wagonie restauracyjnym, pobyt w dobrym hotelu, pełne utrzymanie, napiwki, przejazd z dworca do hotelu i z powrotem, zwiedzanie miasta autokarami, bilety teatralne i operowe, wstęp na Targi, rozrywki. Dla chcących ewtl. odbyć podróż w klasie drugiej, różnica wyniesie zł 40 w obydwie strony.

Zapisy na powyższą wycieczkę przyjmuje Biuro Podróży Wagon-Lits-Cook.

KIOSK INFORMACYJNO-TURYSTYCZNY.

Z dniem 1 maja br. uruchomiony został przy dworcu kolejowym w Gdyni kiosk informacyjno-turystyczny, pozostający pod bezpośrednim zarządem Komisarjatu Rządu. Ujęcie sprawy należytego informowania, przybywających do Gdyni turystów i letników przez odpowiedzialne czynniki powitać należy z zadowoleniem, gdyż takie postawienie sprawy daje gwarancję najbardziej celowego załatwienia potrzeb coraz liczniej zgłaszających się, zwłaszcza w sezonie letnim, przyjezdnych z głębi kraju.

W kiosku tym będzie można otrzymać informacje nietylko o lokalach wolnych do wynajęcia przez turystów i letników, lecz również i wskazówki o charakterze czysto turystycznym, dotyczące Gdyni i okolic.

Informacje te udzielane są bezpłatnie.

WYDAWNICTWA

NOWE WYDAWNICTWO DLA UŻYTKU NASZYCH EKSPORTERÓW I IMPORTERÓW.

Od kilku miesięcy wychodzi zeszytami wydawnictwo „ALMANACH POLSKIEGO HANDLU ZAGRANICZNEGO", — pod redakcją inż. Leona Jeziorańskiego, subwencjonowane przez Izbę Przemysłowo - Handlową w Warszawie.

Wydawnictwo to, wobec wyjątkowego w czasach obecnych zainteresowania się naszym handlem zagranicznym, wzięło na siebie zadanie możliwie drobiazgowego, niemniej jednak dokładnego, zobrazowania całokształtu naszego handlu zagranicznego za ostatnie sześć lat, tj. od roku 1928 do 1933 włącznie, — podając równolegle zestawienia za każdy rok zosobna.

W tym ceu wydawnictwo zostało podzielone na 4 części ze wstępem i skorowidzem towarów, z których I i II część dają zestawienie jakościowe i ilościowe całkowitego handlu zagranicznego Polski, — część III i IV wskzaują na kierunek, w jakim te towary idą. —

Ze względu na obecny okres opracowywania nowych traktatów handlowych z zagranicznemi państwami, — dane kierunkowe, tj. wskazujące na stan handlu z poszczególnemi krajami, są najbardziej potrzebne, — dlatego też druk wydawnictwa został rozpoczęty od części III, dającej obraz ogólnego handlu zagranicznego Polski z poszczególnemi krajami, oraz części IV, w której handel z każdym krajem poszczególnym jest wykazany w zestawieniu pojedyńczych towarów, jakie Polska z tego kraju przywozi, ew. do niego wywozi. Ilość towarów, znajdujących się w wykazach, dochodzi do 3.500. Dla zorjentowania się badacza w możliwościach eksportowych i importowych danego kraju, — każde zestawienie, traktujące o handlu polskim z poszczególnym krajem, jest poprzedzone kilkostronicowym wstępem, który obrazuje zagraniczny handel odnośnego kraju, wskazując temsamem na możliwości eksportowo-importowe dla naszego handlu.

Dotychczas wyszła część III „Almanachu" traktująca o Ogólnym Handlu Zagranicznym Polski z poszczególnemi krajami, oraz z części IV dane, dotyczące handlu zagranicznego z krajami: Belgją, Bułgarją, Egiptem, Francją, Grecją, Jugosławją, Norwegją, Palestyną, Persją, Rumunją, Turcją, oraz 10 krajami Ameryki Południowej, a to: Argentyną, Boliwją, Brazylją, Chili, Ekwadorem, Kolumbją, Paragwajem, Peru, Urugwajem i Wenezuelą.

Co tydzień wychodzą z druku dalsze opracowania jednego lub dwóch krajów.

Dla firm eksportowych i importowych „Almanach Polskiego Handlu Zagranicznego" jest niezbędnem wydawnictwem do orjentacji, oszczędzając przytem kolosalną ilość pracy, idącej dotychczas na wyszukiwanie i zestawianie potrzebnych danych w urzędach państwowych.

Przejrzysty układ, ostatnie dane dotyczące polskiego i światowego handlu, wyraźny druk oraz dobry bezdrzewny papier — dopełniają wartości tego wydawnictwa, znajdującego się pod specjalną opieką Izb Przemysłowo - Handlowych w Rzeczpospolitej Polskiej.

Redakcja wydawnictwa znajduje się w Warszawie przy ulicy Hożej 36 m. 14, tel. 8-23-50.

Nabywać można w Izbach Przemysłowo-Handlowych, oraz księgarniach.

CO KAŻDY UBEZPIECZONY WIEDZIEĆ POWINIEN.

Ubezpieczalnia Społeczna w Gdyni z tymczasową siedzibą w Wejherowie podaje do wiadomości, iż staraniem Izby Ubezpieczeń Społecznych ukazała się broszura pt. „Co każdy ubezpieczony wiedzieć powinien" — opracowana przez Wacława Brunera — naczelnika Wydz. w Ministerstwie Op. Społ. — i Zygmunta Kopankiewicza, adwokata. — Książka ta zawiera 39 stron druku i informuje jasno każdego pracownika o prawach i obowiązkach ubezpieczenia. Broszura ta jest do nabycia w cenie zł 0,20.

Na zamówienie większych ilości tego wydawnictwa Ubezpieczalnia udzielić może do 60 proc. rabatu.

Jednocześnie Izba Ubezpieczeń Społecznych wydała drugą broszurę pt. „Nowe ubezpieczenia społeczne“. Broszura ta w cenie zł 1,80 liczy stron 113, obejmuje w krótkim zarysie streszczenia i wyjaśnienia wszystkich przepisów ubezpieczeniowych, interesujących zarówno pracowników jak i pracodawców. Książka ta zawiera poza tem tabele wysokości i podziału składek, wysokości rent wraz z przykładami i wskazówkami praktycznemi i jest przewodnikiem i informatorem dla pracodawców i pracowników.

W związku z tem, Ubezpieczalnia zwraca się do związków zawodowych z prośbą o szerokie poparcie powyższych wydawnictw, celem propagandy ich pomiędzy ubezpieczonymi. —

Zamówienia na powyższe wydawnictwa przyjmuje Centrala Ubezpieczalni Społecznej w Gdyni z tymczasową siedzibą w Wejherowie i ekspozytura w Gdyni — Skwer Kościuszki.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Kotka piątek	Helsingfors sobota
Poseidon	8. 5.	12. 5.	16. 5.	—	19. 5.
Cieszyn	15. 5.	19. 5.	23. 5.	—	26. 5.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 14. 5. s/s Tiber — z Gdyni 28. 5.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Neptun	7. 5.	12. 5.	9. 5.
Minos	14. 5.	19. 5.	16. 5.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 9. 5. — z Gdańska 11. 5.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 16. 5. — z Gdańska 18. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterranean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni 8. 5.
s/s Ingeborg — z Gdyni 17. 5.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 5. 6.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 16. 5. — z Gdańska 18. 5.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 11. 5. — z Gdańska 10. 5.
s/s Akershus — z Gdyni 25. 5. — z Gdańska 24. 5.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdyni 7. 5. — z Gdańska 5. 5.
s/s Ursa — z Gdyni 21. 5. — z Gdańska

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandii i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 9. 5.
s/s Borgholm — z Gdyni 20. 5.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 2. 5. — z Gdańska 3/5. 5.
s/s Iwan — z Gdyni 16. 5. — z Gdańska 17/19. 5.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 9. 5.

Do Królewca (Königsberg) — Libawy (Libau)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Wilhelm Luhring — z Gdyni 13. 5.
m/s Wilhelm Lühring — z Gdyni 23. 5.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Neptun — z Gdańska 12. 5. s/s Minos — z Gdańska 19. 5.

Do Hamburga (Hamburg)

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Gdyni 9. 5. — z Gdańska 9. 5.
s/s Little Evy — z Gdyni 19. 5. — z Gdańska 19. 5.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Brake	8. 5.	12. 5.
Albert	15. 5.	19. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorsk... oraz do portów położonych nad Łabą.
Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterranean Ports and Elbe Ports.

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Hamburg
Tczew	12. 5.	15. 5.	26. 5.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 8. 5. — z Gdańska 11. 5.
s/s Śląsk — z Gdyni 15. 5. — z Gdańska 18. 5.
s/s Chorzów — z Gdyni 22. 5. — z Gdańska 25. 5.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Antwerpja czwartki i soboty	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Butt	5. 5.	8. 5.	14. 5.	16. 5.
Diana		12. 5.	17. 5.	19. 5.
Pylades		15. 5.	21. 5.	23. 5.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Irisen	8. 5.	11. 5.	18. 5.
Śląsk	15. 5.	18. 5.	24. 5.
Irisen	22. 5.	25. 5.	1. 6.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 14. 5. — z Gdańska 16. 5.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Hebe — z Gdyni 7. 5. — z Gdańska 9. 5.
s/s Orpheus — z Gdyni 14. 5. — z Gdańska 16. 5.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. (Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 8. 5. — z Gdyni 10. 5.
s/s Lech — z Gdańska 22. 5. — z Gdyni 24. 5.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka (Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 15. 5. — z Gdyni 17. 5.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 9. 5. — z Gdyni 10. 5.
s/s Lwów — z Gdańska 16. 5. — z Gdyni 17. 5.

Do Leith

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Hague — z Gdyni 12. 5.
s/s Minorca — z Gdyni 19. 5.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 14. 5.
s/s Tiber — z Gdyni 28. 5.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ebro — z Gdyni 17. 5.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Anna — z Gdyni 28/30. 5.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 24. 5
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni i Gdańska 24. 5.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Palermo — z Gdyni 23. 5. — z Gdańska — 22. 5.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Blaland — z Gdyni 16. 5. — z Gdańska 18. 5.
m/s Smaland — z Gdyni 28. 5. — z Gdańska 1. 6.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Cliffwood — z Gdyni 12. 5.
s/s Scanpenn — z Gdyni 20. 5.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 16. 5.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s San Francisco — z Gdyni 16. 5.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Orient — z Gdańska 8. 5. — z Gdyni 10. 5.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)
Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Helenus — z Gdyni 12. 5. s/s City of Bath — z Gdyni 2. 6.

Gdynia — Cape Town — Algoa Bay — Mossel Bay — Durban — East London — Laurenco Marqués

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Troja — z Gdyni 8. 6. m/s Hammaren — z Gdyni 20. 6.

Gdynia — Cape Town — Fremantle — Adelaide — Melbourne — Sydney — Brisbane

m/s Troja — z Gdyni 8. 6.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni
s/s Argosy — 12. 5.	,	s/s Scanstates — 19. 5.
		s/s Argosy — 25. 5.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko 17. 5.	s/s Kościuszko 29. 5.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax / Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni / Due to arrive at Gdynia
s/s Kościuszko 17. 5.	s/s Kościuszko 29. 5.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.
Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Poseidon	8. 5.	12. 5.	16. 5.	—	19. 5.
s/s Cieszyn	15. 5.	19. 5.	23. 5.	—	26. 5.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Albert	12. 5.	15. 5.	19. 5.
Jacoba	16. 5.	19. 5.	22. 5.
E. Russ	23. 5.	26. 5.	29. 5.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	9. 5.	12. 5.	15. 5.
Tczew	26. 5.	29. 5.	2. 6.

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Hamburga 15. 5. — do Gdyni 18. 5.
s/s Little Evy — z Hamburga 23. 5. — do Gdyni 26. 5.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Chorzów 19. 5. z Rotterdamu — s/s Śląsk 26. 5.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Diana	12. 5.	17. 5.	19. 5.
Pylades	15. 5.	21. 5.	23. 5.
Condor	19. 5.	27. 5.	26. 5.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Irisen 18. 5. z Antwerpji — s/s Śląsk 24. 5.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — s/s Butt — 5. 5. — w Gdyni 14. 5.
z Antwerpji — s/s Condor 17. 5. — w Gdyni 26. 5.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Minos	10. 5.	14. 5.	16. 5.	19. 5.
Neptun	17. 5.	21. 5.	23. 5.	26. 5.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lech	17. 5.	20. 5.	22. 5.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	10. 5.	13. 5.	15. 5.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lwów	10. 5.	13. 5.	16. 5.
s/s Lublin	17. 5.	20. 5.	23. 5.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Przyjazd Gdańsk/Gdynia
m/s Tampa	7. 4.	13. 4.	19. 4.	25. 4.	19. 5.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania kawy

	Termin wyjścia z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	Przyjazd Gdynia	Gdańsk
par. Mercator	12. 4.	14. 4.	17. 4.	16. 5.	18. 5.
par. Aura	27. 4.	29. 4.	1. 5.	31. 5.	2. 6.

Gdynia — Gdańsk — Lewant

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	Termin wyjścia Pireus	Istanbul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia—Gdańsk
m/s								14. 5.
par. Smaland		22. 4.						25. 5.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

par. August Schultze — wychodzi z Casablanca 21/25. 5. — oczekiwany w Gdyni 13/15. 6.

Japonja — Filipiny — Chiny — Półn. Malakka — Gdynia

Polska Agencja Morska (PAM.)

m/s Medon — odjazd z Singapore 17. 4. — przyjazd do Gdyni 25. 5.

KUPUJ

WYROBY KRAJOWE

Pamiętaj, że każdy grosz wydany na towar zagraniczny, pogłębia — kryzys, zwiększa bezrobocie! —

Wszelkich informacyj dotyczących krajowych źródeł zakupu udziela odwrotnie:

Izba Przem.-Handlowa w Gdyni

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

NUMER 10 5. V. 1933

WYNIKI POŁOWÓW W KWIETNIU.

W ciągu mies. kwietnia złowiono ogółem 456.670 kilogramów rozmaitego gatunku ryb, ogólnej wartości 136.840 złotych. Połowy na poszczególne miejscowości przypadły w sposób następujący: Hel — 87.240 kg, wartości 28.296 złotych; Gdynia — 101.490 kg, wartości 14.408 złotych; Jastarnia — 93.230 kg, wartości 55.289 złotych, Chłapowo — 13.150 kg, wartości 3.262 złotych; Puck — 19.950 kg, wartości 14.674 zł. Połowy dalsze — 137.620 kg, wartości 20.911 złotych. Z poszczególnych gatunków ryb złowiono: łososi — 18.110 kg, mielnicy — 1.100 kg, troci — 200 kg, płastug 52.090 kg, śledzi — 15.730 kg, szprotów — 224.000 kg, węgorzy — 750 kg, wątłuszy — 99.920 kg, węgorzycy — 7.660 kg, sieji — 350 kg, słodkowodnych — szczupaków — 8.130 kg okoni — 5.460 kg, płotek — 5.630 kg, certy — 1.000 kg.

Ceny na poszczególne gatunki były za kilogram: łososie zł 3,40; mielnica — 2 zł, troć 3,50 zł, płastugi — od 12 do 75 groszy, śledzie 30 groszy, szproty 8 groszy, węgorze — 1,60 zł, wątłusze — 12 gr, węgorzyce — 30 gr, sieja — 1,40 zł, szczupaki — 1,50 zł, okonie — 60 gr., płotki — 45 gr, certy 45 gr.

STATYSTYKA POŁOWÓW I STAN RYBOŁÓWSTWA.

Pogoda w miesiącu sprawozdawczym była bardzo spokojna i przyjazna dla wyjazdów na morze. Lekkie wiatry południowe i południowowschodnie panowały w ciągu całego miesiąca.

Ilość połowów w porównaniu z marcem zmniejszyła się prawie pięciokrotnie wskutek zakończenia połowów szprotów. Wartość zmalała więcej jak dwukrotnie.

Rybołówstwo szprotowe zakończono zupełnie w połowie miesiąca, gdyż zapotrzebowanie na szproty było niewielkie. Rybacy z Jastarni i Boru łowili szproty sieciami zastawnemi.

Całkowicie nie dopisało rybołówstwo łososiowe. Stałe prądy z kierunków południowych przesuwające zimną wodę z głębi gdańskiej wstrzymywały podejście łososi do brzegów. Wskutek tego zupełnie nie łowiono łososi niewodami przybrzeżnemi. W pławnicach również złowiono nieznaczne ilości tych ryb. Połowy mielnicy były wyjątkowo małe.

W połowie miesiąca ukazały się przy brzegach wątłusze i płastugi, ale po kilku dniach znów znikły.

W zatoce Puckiej łowiono niezbyt duże ilości ryb słodkowodnych.

Wogóle rybołówstwo przybrzeżne nie osiągnęło w miesiącu sprawozdawczym nawet średnich wyników.

Jedynie rybołówstwo dalsze dostarczało większe ilości ryby: płastug i wątłuszy, łowionych przy Bornholmie, a także na głębi gdańskiej w odległości 10—20 mil od brzegów.

Całkowity połów nabywała Spółdzielnia Zjednoczenie Rybaków Morskich. Wskutek braku odbiorców rybę po wyczyszczeniu zamrażano w chłodni. Po zapełnieniu komór towarem, Spółdzielnia zmuszona była ograniczyć wyjazdy rybakom, wobec czego od 20-go kwietnia połowy dalsze uprawia tylko kilka kutrów większych. Połowy bornholmskie uprawiało 6, a na głębi gdańskiej 20 kutrów. Z połowów tych w kwietniu dostarczono prawie tyle ryby, co za cały rok 1933. Przy dalszej rozbudowie flotylli dalekomorskiej można liczyć, że przywóz wątłuszy i dorszy wystarczy na zaspokojenie potrzeb kraju.

W połowie kwietnia złowiono w pławnicach łososiowych jednego jesiotra-ikrzaka. Również pławnicami wyłowiono przeszło 121 sztuk morświni.

PRZEMYSŁ I HANDEL.

W miesiącu sprawozdawczym nastąpiło zakończenie sezonu szprotowego, wskutek czego większość wędzarni przerwała pracę. Z połowów kwietniowych wędzarnie przerobiły 185 ton szprotów i 21 ton innych ryb. Zasolono około 100 beczek szprotów na tak zwane „kilki". Do Gdańska wywieziono 23 ton. Pozostały połów 227 ton rozsprzedano w stanie świeżym. Ceny na ryby spadły. Największy spadek cen dotknął płastugi i wątłusze, przywożone z połowów dalszych. Nie znajdowały ryby te nabywców w okresie poświątecznym, a także i później, wskutek trudności przechowywania ryb przy panującej ciepłej pogodzie.

Całkowity połów zakupywała Spółdzielnia Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich w Gdyni i przechowuje rybę wypatroszoną w chłodni rybnej, która przy większym dostarczeniu ryby nie jest w stanie szybko zamrozić towaru wobec braku zamrażalni, rolę której muszą spełniać zwykłe komory przeznaczone do przechowywania ryby.

Urządzenie w chłodni zamrażalni, a także rozbudowa chłodni staje się palącemi warunkami niezbędnemi dla obecnego stanu rybołówstwa.

Dalszy wzrost ilości większych kutrów rybackich może stworzyć takie położenie, że komory chłodni będą zapełnione w ciągu kilku dni, jeżeli towar nie będzie natychmiast sprzedany. Przywóz ryby świeżej lub żywej kutra „Starnia“ i innych wynosił za rejs kilkudniowy od 5—8 ton, czyli kilkanaście kutrów mogą dostarczyć takie ilości, które chłodnia nie będzie w stanie szybko zamrozić, a następnie umieścić na składzie.

Niezależnie od zwiększenia chłodni i urządzenia szybkiej zamrażalni należy rozwinąć energiczną propagandę spożycia ryb morskich. Na tę drogę przy udziale i pomocy Urzędu i Morskiego Instytutu Rybackiego wstąpiła Spółdzielnia, czyniąc starania zorganizowania zapotrzebowania na rybę początkowo w Warszawie. Jeżeli uda się uozyskać stałych odbiorców w stolicy, to można będzie przeprowadzić podobną działalność w innych większych ośrodkach kraju. Niezależnie od tego Spółdzielnia rozwozi ryby samochodem do większych miast na Pomorzu i w Poznańskiem i wystąpiła do władz wojskowych z prośbą o wprowadzenie ryby przynajmniej raz tygodniowo w armji.

Sezon śledziowy prawie zakończył się. Do składów w Gdyni przybyły od kwietnia tylko dwa statki ze śledziami yarmoutskiemi i szkockiemi.

Zapotrzebowanie kupców na składy chłodzone dla śledzi jest bardzo duże. Wpłynęło zgłoszeń na przechowanie od lipca 15—20 tys. beczek, tymczasem przy obecnym stanie chłodnia rybna nie może nawet przyjąć 1000 beczek na skład Korzystanie z chłodni portowej nie jest dla kupców wygodne z tego względu, że wszystkie składy śledziowe znajdują się w innem miejscu.

Zbierane są oferty na budowę nowego składu śledziowego oraz będą dokonane próby ochładzania dachu istniejących składów śledziowych przez zraszanie wodą z pomp chłodni. Próbę tę dokona Morski Instytut Rybacki ze względu na konieczność obniżenia temperatury wewnątrz składów, która jest stale za wysoka i wskutek tego nieodpowiednia do przechowywania śledzi w miesiącach letnich.

Rozpatrywano w Urzędzie Morskim prośbę inż. Eggerta o udzielenie miejsca na fabrykę mączki rybnej. Odpowiedniego miejsca dla takiej fabryki w porcie niema.

STRATY RYBACKIE.

Zgłoszono straty 100 pławnic łososiowych wartości 4.000 zł.

Dwa kutry — jeden z Mechlinek i jeden z Kuźnicy uprawiając połowy łososiowe, osiadły podczas mgły na mieliźnie przy latarni Jastarnia na Bałtyku. Ściągnięto je przy pomocy holowników portowych, co pociągnęłoby za sobą dość duże koszta dla rybaków.

Podczas połowów na głębi gdańskiej fale zalały jeden z kutrów gdyńskich, który z trudem rybacy uratowali.

POMOC DLA RYBAKÓW.

Kilkunastu rybaków z Jastarni, Boru i Kuźnicy wyrabia w dalszym ciągu sieci zamówione przez Instytut.

Towarzystwo Samopomocy Rybaków Morskich wypłaciło w kwietniu zł 150 zapomóg wdowom i 50 zł chorym.

Budowa dwóch kutrów na slipie Instytutu będzie zapewne zakończona w połowie maja br.

—o—

K R O N I K A

PROPAGANDA SPOŻYCIA RYB MORSKICH.

Od dnia 20 kwietnia rybacy nie wyjeżdżają na połowy borgholskie, gdyż nie znajdują zbytu na przywożone wątłusze i płastugi. Spółdzielnia Zjednoczenia Rybaków Morskich rozpoczęła w Warszawie propagandę na rzecz spożycia ryb morskich. Odbyły się tam pokazy przyrządzania ryby. Gdyby nastąpił odpływ zapasów ryby mrożonej z chłodni, wówczas rybacy mogliby w dalszym ciągu wyjeżdżać na dalekomorskie połowy.

DOROCZNE ZEBRANIE T-WA SAMOPOMOCY RYBAKÓW MORSKICH.

Dnia 22 ub. m. odbyło się w Gdyni zebranie Towarzystwa Samopomocy Rybaków Morskich, na którem zatwierdzono sprawozdanie kasowe za rok obrachunkowy 1933/34. Ze sprawozdania wynika, że towarzystwo wypłaciło w ciągu roku następujące zapomogi: 9 zapomóg pośmiertnych na sumę 3.600 zł, 88 zapomóg 13-tu wdowom po rybakach na sumę zł 2.210,70, 46 zapomóg 24 rybakom na sumę 1.264,10 zł, wreszcie 62 starcom zapomogi w wysokości 2.447,90 zł. Na dzień 1 kwietnia br. towarzystwo liczyło 517 członków. Dotychczas nie wszyscy rybacy należą do tej pożytecznej dla nich instytucji, aczkolwiek składka miesięczna wynosi zaledwie 1,— zł dla młodszych rybaków, zaś dla starszych 1,50 zł. Gdyby wszyscy rybacy byli członkami towarzystwa, to mogłoby nastąpić rozszerzenie jego działalności w kierunku zwiększenia wypłat zapomogowych. Byłoby to z wielką korzyścią dla rybaków, którzy jak wiadomo, nie podlegają ubezpieczeniu społecznemu.

REMONT STATKU BADAWCZEGO M. I. R.

Na statku badawczym Morskiego Instytutu Rybackiego obecnie przeprowadzane są zwykłe wiosenne naprawy przed rozpoczęciem kampanji badawczej.

BUDOWA KUTRÓW RYBACKICH.

Dwa większe kutry rybackie, budowane na stoczni Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni, są już na ukończeniu i prawdopodobnie w maju będą spuszczone na wodę.

BUDOWA NOWEGO SKŁADU ŚLEDZIOWEGO.

Morski Instytut Rybacki ma zamiar po zebraniu ofert przystąpić do budowy nowego składu śledziowego o powierzchni 1.000 do 1.200 m^2.

PRZEŁADUNKI I EKSPEDYCJA W PORCIE RYBACKIM W CIĄGU KWIETNIA.

W ciągu miesiąca kwietnia przywieziono do Chłodni 147 ton ryb połowów własnych, do Hali zaś z tych samych połowów 153 tony.

Do składów śledziowych w ciągu kwietnia złożono ładunek 2 statków zagranicznych, z których jeden przywiózł 937/1 i 233/2 śledzi jarmuckich, drugi zaś 75/1 śledzi szkockich. Do kraju wysłano 17 wagonów importowanych śledzi solonych, do Rumunji zaś 3 wagony. Z własnych połowów śledzi wysłano 4 wagony do kraju i dwa do Gdańska. W tymże okresie wysłano do kraju dwa wagony szprotów świeżych i trzy wagony szprotów wędzonych.

Firmy portowe,

upoważnione do załatwiania formalności celnych w porcie gdyńskim

1. American Scantic Line, Gdynia-Port, tel. 1731, 1732.
2. Chłodnia i Składy Portowe, Gdynia-Port, tel. 2917—1579—1578.
3. Ekspedblok Dom Ekspedycyjno-Transportowy, Gdynia, ul. Świętojańska, dom Łończuka, tel. 1262. (Centrala Warszawa).
4. C. Hartwig, Gdynia, ul. Portowa, tel. 2911. (Centrala Poznań).
5. Juljusz Hermann i Spółka, tel. 1258. (Centrala Warszawa).
6. B. Henner i E. Hermann, Gdynia, ul. 10 Lutego 21, tel. 26-37.
7. Minkiewicz Tadeusz, Dom Handlowo-Ekspedycyjny, Gdynia.
8. Ludwik Modelski — Gdynia, Starowiejska 9.
9. „Pantarei", Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe, Sp. Akc., Gdynia-Port, tel. 2977—1638—1679—1689.
10. Polskarob, Gdynia, ul. Świętojańska.
11. Polski Lloyd, Sp. Akc. Gdynia, ul. Świętojańska, tel. 1432. (Centrala (Warszawa).
12. „Przewóz" Sp. z o. o. Gdynia, ul. Portowa, tel. 13-87, 23-88.
13. Północne Towarzystwo Transportowe i Ekspedycyjne Sp. Akc., Gdynia-Port, tel. 1261. (Centrala Warszawa).
14. Schenker i Spółka — Międzynarodowe Transporty, Gdynia, ulica Starowiejska, tel. 2924. (Centrala Warszawa).
15. Izaak Sztejn, Dom Handl.-Ekspedycyjny (Centrala w Białymstoku) Gdynia.
16. „Warta", Tow. Ekspedycyjne, Sp. z ogr. odp. Gdynia-Port, tel. 1931—2760.
17. Składy Towarowe „Warrant" Sp. Akc. Gdynia, ul. Portowa.
18. Warsz. Tow. Transportowe — ul. Świętojańska, tel. 2946—1344—2850.
19. Józef Wisławski, Gdynia, Świętojańska 110.

ADAM TOMASZEWSKI

NOWOCZESNA ORGANIZACJA URZĄDZEŃ BIUROWYCH

GDYNIA

ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA
(W domu gdzie Izba Przemysłowo - Handlowa)

KONTA BANKOWE: KOMUN. KASA OSZCZĘDNOŚCI GDYNIA — — — — P. K. O. POZNAŃ NR. 212.758

TELEFON NR. 1055

Hurtowy i detaliczny skład papieru, materjałów piśmiennych i artykułów biurowych.

Księgowość przebitkowa.

Powiększywszy zakres działania, zaopatrzyłem skład swój w duży wybór towaru.

Dostawy do urzędów i biur po niskich cenach.

Korzystne źródło zakupu dla odsprzedawców.

Leonard Hybichow

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca od wagi, miary i ilości towarów. Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA-PORT — Telefon 15-24

Feliks Guziewicz

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów, Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — Tel. 10-25

BIURO BUDOWLANE

F. SKĄPSKI i S-ka, INŻYNIEROWIE Sp. Akc.

TEL. 1746-1744 **GDYNIA** UL. PORTOWA

Wykonuje wszelkie roboty wchodzące w zakres BUDOWNICTWA

TOWARZYSTWO SPEDYCYJNE

J. H. BACHMANN

Sp. z o. p.

Starowiejska 26 **GDYNIA** Telefony: 16-93, 16-94

Spedycja lądowa i morska Specjalność: Przeładunek bawełny

BIURO BUCHALTERYJNO-REWIZYJNE

M. PACOSZYŃSKIEGO zaprzysiężonego rzeczoznawcy ksiąg handlowych

ul. Abrahama 9 — dom Marszała — Telefon nr. 1294

Sporządzanie i analiza bilansów. Reorganizacja, rajonalizacja księgowości. Prowadzenie księgowości w abonamencie

TREŚĆ:

KOLEJOWE

LISTY PRZEWOZOWE

Z DRUKIEM FIRMY

wykonują po najtańszych cenach

ZAKŁADY GRAFICZNE BOLESŁAWA SZCZUKI

Telefon 80 Wąbrzeźno - Pomorze ul. Mickiewicza 1

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 15 maja 1934 r. | NR. 13

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

GDYNIA, JAKO OŚRODEK TURYSTYCZNY

Głównemi ośrodkami ruchu turystycznego w Polsce są, jak wiadomo, góry, a więc całe Podkarpacie i Morze, a więc szczupłe w swej przestrzeni wybrzeże nasze z Gdynią, jako głównym punktem oparcia, na czele.

Ostatnio przeprowadzone przez Dyrektora Izby Przemysłowo-Handlowej w Krakowie inż. Mianowskiego obliczenia ustaliły, że turystyka na Podkarpaciu daje rocznie ludności miejscowej około 70 miljonów złotych dochodu brutto. Turystyka zaś na wybrzeżu morskiem około 7,5 miljonów złotych rocznie. Lecz na tem nie koniec. Stwierdzono mianowicie, że turystyka wpływa również na ożywienie handlu w miejscach stałego zamieszkania turystów, czyniących przed każdem niemal udaniem się w podróż lub na wycieczkę zakupy na miejscu. Stąd ogólno-krajowe gospodarcze znaczenie ruchu turystycznego.

Gdy mówi się o podróżach turystycznych, niepodobna nie wskazać na te dodatkowe korzyści dla życia gospodarczego, jakie wypływają z opłat za przejazdy kolejowe. W zrozumieniu tego zjawiska koleje zagraniczne udzielają ulg dla przejazdów turystycznych, czy to pod postacią zniżek indywidualnych, czy też pod postacią ulg przy wycieczkach zbiorowych. Na specjalną wzmiankę pod tym względem zasługuje akcja w kierunku popierania ruchu turystycznego obcokrajowców, nawet w ruchu tranzytowym. Wystarczy wspomnieć, że np. we Włoszech podróżujący cudzoziemcy korzystają ze zniżek od 50—70 proc. w zależności od miejscowości, do których się udają, zgórą 40 proc. zniżki udzielane są w Hiszpanji, a Niemcy ostatnio w celu przyciągnięcia do siebie turyzmu amerykańskiego, zapowiedziały udzielenie 60 proc. zniżki kolejowej przy zatrzymaniu się chociażby jednego tygodnia na terytorjum niemieckiem. Sprawa kosztów przejazdów kolejami jest wogóle słusznie uważana za jeden z kapitalnych środków wzmożenia ruchu turystycznego.

U nas niestety, od początku roku bieżącego udzielanie ulg turystycznych i dla przejazdów letniskowych uległo znacznym ograniczeniom. To też jednem z pierwszych zadań wszystkich czynników, zainteresowanych w ożywieniu ruchu turystycznego, powinna być sprawa przywrócenia zniżek indywidualnych na kolejach na czas sezonu letniego dla turystów i letników, udających się do uzdrowisk i miejscowości wycieczkowych. Istnieje bowiem obawa, że pomimo ogólnej obniżki taryf kolejowych obecne koszty przejazdów mogą odbić się hamująco na ruchu turystycznym w nadchodzącym sezonie.

Kwestja przejazdów kolejowych jest jednak pomimo swej wagi tylko wstępnym warunkiem dla rozwoju turystyki. Nie mniejszą rolę pod tym względem odgrywają sprawy, związane z samem przystosowaniem uzdrowisk i miejscowości wypoczynkowych do jej wymogów. Przyznać wypada, że większość naszych miejscowości kąpieliskowych nie jest przygotowana do zadośćuczynienia nieraz najprymitywniejszym wymogom higjeny i wygody turystów, tak pod względem odpowiednich lokali, jak i innych urządzeń, koniecznych dla stworzenia kulturalnych warunków pobytu. Dosyć powiedzieć, że w wielu miejscowościach nad pełnem morzem i na Helu niema dobrej wody do picia, a nie trzeba chyba podkreślić, że jest to wymogiem najprymitywniejszym. Warunki mieszkaniowe są

też niezmiernie prymitywne, a brak planów rozbudowy w miejscowościach kąpieliskowych zagraża ich normalnemu rozwojowi na przyszłość. Z innych rażących braków naszego wybrzeża były do ostatniego roku niedostateczna pomoc lekarska, niedostateczny dozór sanitarny i ratowniczy. W sezonie bieżącym te mankamenty mają być w znacznym stopniu złagodzone.

W tych warunkach, jeśli mówimy o pobycie turystów, na wybrzeżu morskiem, jasnem się staje, że jedynie Gdynia i jej najbliższe okolice, jako posiadające urządzenia nowoczesne, mogą dać turystom i letnikom najbardziej sprzyjające warunki pobytu. Gdynia, jako centrum turyzmu na wybrzeżu, ma jeszcze jedną właściwość, o której nie można zapominać: jej połączenia kolejowe i drogowe z najbliższem zapleczem, Szwajcarją Kaszubską, dają możność odbycia szeregu wycieczek krajoznawczych dla zwiedzenia bezcennych zabytków starodawnej kultury polskiej na ziemiach pomorskich i podziwiania wspaniałych krajobrazów górskich i leśnych i mnóstwa pięknych jezior, te krajobrazy urozmaicających. Jeśli do tego weźmie się pod uwagę, że w przeważającej ilości nawet mniejszych miejscowości Szwajcarji Kaszubskiej można znaleźć kulturalne warunki mieszkaniowe, to jasnem się stanie, specjalne znaczenie Gdyni dla ruchu turystycznego w tej połaci kraju naszego.

Od pewnego czasu dają się słyszeć głosy, że z chwilą rozbudowy Gdyni, jako portu morskiego, znaczenie jej, jako miejscowości kąpieliskowej, zmaleje i z czasem stanie się ona jedynie wielkiem miastem portowem. Tego rodzaju poglądy są najzupełniej mylne. Gdynia, jako kąpielisko morskie, i ośrodek ruchu turystycznego, ma tyle nieprzemijających walorów, że pozostać powinna jednem z najbardziej uczęszczanych miejsc letniskowych w Polsce. Gdynia bowiem, poza najbardziej nowoczesnemi urządzeniami sanitarnemi, poza znaczną ilością lokali willowych, pensjonatów i hoteli, z każdym rokiem udoskonalających swe instalacje, posiada również bardzo dobrą plażę, malowniczo położoną i osłoniętą od najbardziej przykrych wiatrów zachodnich. Górzysty zalesiony brzeg w kierunku Orłowa daje możność odbywania bardzo przyjemnych spacerów. Uprawianie tak bardzo pociągających sportów wodnych, czy to jachtingu, czy też kajakowego, jest z całego wybrzeża tylko w Gdyni najbardziej udostępnione. Te sportowe właściwości sprawiły, że z każdym rokiem mnoży się ilość jachtów polskich i corocznie organizowane są polskie regaty morskie. Wreszcie Gdynia jest miejscem odjazdu szeregu polskich statków wycieczkowych do portów zagranicznych, co przy dostępnych cenach daje możność spędzenia części wakacyj w podróży morskiej. Krótsze wycieczki morskie udostępnione są rejsami statków Żeglugi Polskiej, łączącemi Gdynię z miejscowościami kąpieliskowemi na Helu. Dla wycieczek lądowych utrzymane zostają, tak jak w roku zeszłym, połączenia autobusowe z miejscowościami nad Wielkiem Morzem.

Nie należy również zapominać, że w Gdyni istnieją wszelkie urządzenia dla uprawiania sportów lądowych, jak tenis, piłka nożna itp., organizowane są pozatem zawody sportowe na stadjonie oraz zawody konne.

Wszystkie te względy z całą stanowczością przemawiają za tem, że Gdynia swój charakter kąpieliska morskiego utrzyma nawet i wtedy, gdy stanie się nietylko jeszcze większym portem, lecz i miastem handlowem. Przykładów takiego połączenia kąpieliska z miastem portowem można znaleźć wiele zagranicą, jak Ostenda, Nicea i wiele innych.

Na tle tych uwag ogólnych o rozwoju turystyki, jak i na tle konkretnego przedstawienia jej warunków rozwoju na naszem wybrzeżu, wyłania się sama przez się sprawa finansowania rozwoju miejscowości kąpieliskowych. Sprawa ta w chwili istnienia kryzysu gospodarczego nastręcza szereg poważnych trudności, tem niemniej jesteśmy już od lat świadkami stałego rozwoju naszych miejscowości kąpieliskowych, rozwoju, wymagającego — być może — bardziej ścisłego nadzoru i kierownictwa, świadczącego jednak, że ruch turystyczny ku morzu, jako posiadający cechy żywiołowe, powoduje pomimo wszystko postęp w rozbudowie naszego wybrzeża i powolne podniesienie jego na wyższe szczeble kultury. Turyści, przybywający na wybrzeże, jak wskazaliśmy wyżej, są źródłem dorocznego dopływu nowych i to dosyć znacznych środków pieniężnych. Opłacają oni pozatem w większości miejscowości taksy kuracyjne. — Słusznem więc byłoby uważać ich za element godny uwagi, i roztoczenia pieczołowitej opieki, a nie jedynie za źródło pożądane skądinąd zysków, a nieraz niestety i wyzysku. W dobrze zrozumiałym interesie wszystkich sfer, szukających źródeł swego dobrobytu w turyźmie byłoby więc dołożenie starań, aby z każdym rokiem wybrzeże polskie poza swą naturalną siłą atrakcyjną zdobywało coraz więcej atrakcyjności, będącej wynikiem starań i wysiłków ludności miejscowej. W szczególności jest postulatem nieodzownym, aby dochody z taks kuracyjnych pod żadnym pozorem nie były obracane na pokrycie wydatków lokalnych, nic nie mających wspólnego z podniesieniem walorów turystycznych danej miejscowości.

Wszystkie te zagadnienia, jak już wspomnieliśmy na wstępie, stanowią przedmiot gruntownych studjów czynników miarodajnych. Na podstawie zaś tych studjów i doświadczeń dotychczasowych oczekiwać należy wydania odpowiednich zarządzeń, które posiadać będą moc prawnie obowiązującą. Tak ujęte zagadnienia turystyki przyczynią się niewątpliwie do podniesienia jej poziomu, a co zatem idzie, do zabezpieczenia jej należytego miejsca, jako samodzielnego czynnika w rozwoju gospodarczym kraju.

L. G.

KOLIZJA NORM PRAWNYCH W ŻEGLUDZE HANDLOWEJ MORSKIEJ

II.

O ile chodzi o stosowanie norm do roszczeń odszkodowaniowych, które nie wynikają z umów, lecz z t. zw. czynów niedozwolonych, to w żegludze morskiej należy rozróżnić trzy możliwości, mianowicie: szkodliwe działanie względnie zaniechanie miało miejsce w krajowych portach lub wodach, na pełnem morzu albo w obcych portach lub wodach. Zasadniczo decydować powinno prawo miejsca popełnienia czynu (lex delicti commissi), gdyż czyn bezprawny przedewszystkiem popada w konflikt z normami prawnemi, obowiązującemi w miejscu popełnienia czynu, i według tych norm powinno się rozstrzygać wogóle, czy zachodzi czyn bezprawny, uprawniający do odszkodowania, czy nie. Zasada ta jest powszechnie uznana i znalazła także wyraz w art. 11 ustawy z 2 sierpnia 1926 r. o prawie właściwem dla stosunków prywatnych międzynarodowych (Dz. U. R. P. Nr. 101, poz. 581), Stosowanie prawa bandery (loi de pavillon law of flag) nie może jako zasada wchodzić tu w rachubę dlatego, że kwalifikacja i skutki prawne czynu zasadniczo niezależne są od momentu przynależności państwowej statku, na którym prawo bandery się opiera. Tak samo jus fori, czyli prawo sądu wzywanego do rozstrzygnięcia sporu, należy odrzucić jako zasadę przy t. zw. czynach niedozwolonych, popełnianych w żegludze handlowej, gdyż nie odpowiadałoby racji prawnej, aby obowiązywać miało przypadkowe prawo, jakiem jest jus fori, będące w zasadzie obojętne dla kwalifikacji i skutków prawnych czynu, który popełniony został poza granicami mocy obowiązującej tegoż prawa.

Zagadnienie stosowania norm prawnych do t. zw. czynów niedozwolonych posiada szczególne znaczenie w żegludze handlowej morskiej, o ile chodzi o szkody, wyrządzone przez członków załogi osobom trzecim, a przedewszystkiem szkody, powstałe wskutek zderzenia statków. Pomijając to, że statki mogą się zderzać na różnych obszarach prawnych, w których przebywają, sytuację prawną, jak już zaznaczono w poprzednim artykule, komplikuje często okoliczność, że następuje zderzenie statków różnej przynależności państwowej. Trudności przy stosowaniu norm prawnych w odniesieniu do zderzających się statków zostały w znacznym stopniu usunięte przez Międzynarodową Konwencję o ustaleniu jednolitych zasad w sprawie zderzenia statków, podpisaną w Brukseli 23 września 1910 r. przez 24 państwa. Zasady tej konwencji zostały wprowadzone do IV księgi kodeksu handlowego z 1897 r. ustawą z dnia 7. I. 1913 r. Według art. 12 konwencji postanowienia jej mają zastosowanie we wszystkich przypadkach, gdy zderzają się statki, należące do państw, które konwencję podpisały. W innych zaś przypadkach zderzenia statków jak również w zakresie kwestyj prawnych, dotyczących zderzenia, nie objętych konwencją, powinno się, idąc po linji ogólnych zasad prawnych stosować prawo miejsca popełnienia czynu niedozwolonego czyli miejsca zderzenia (jus delicti commissi). Stosowanie tego prawa aktualne jest wtedy, gdy zderzenie nastąpi na wodach terytorjalnych i w portach, gdzie obowiązują krajowe ustawy. Przy zderzeniach na pełnem morzu, na które krajowe prawo się nie rozciąga i na którem dlatego przy zderzeniu statków prawo miejsca popełnienia czynu nie wchodzi w rachubę, doktryna i judykatura uznają w kwestji zastosowania norm prawnych do zderzających się statków pierwszeństwo prawa bandery tego statku, który zawinił względnie jest obwiniony[1]).

Jus fori czyli prawo siedziby sądu, wezwanego do rozstrzygnięcia sporu, może przy zderzeniach statków wchodzić w rachubę wtedy, gdy sąd tem poza normami wspomnianej konwencji bądź normami miejsca popełnienia czynu, bądź też prawa bandery statku winnego względnie obwinionego zmuszonym jest stosować absolutnie wiążące normy (jus cogens), obowiązujące w miejscu siedziby sądu. Również w przypadku gdy statki różnych narodowości zderzą się na pełnem morzu i zachodzi wspólna wina załóg statków, może zajść potrzeba stosowania jus fori. Mianowicie, jeżeli postanowienia prawa bandery jednego i drugiego statku sprzeczne są ze sobą, wtedy sąd wzywany wprost zmuszony jest stosować prawo swej siedziby.

Przy omawianiu zagadnień międzynarodowego prawa handlowego morskiego należy wspomnieć także o tem, jak się z punktu widzenia tegoż prawa przedstawia kwestja kolizji norm przy awarji wspólnej. Doktryna i judykatura nie kwestjonują, że co do uprawnień kapitana statku w zakresie środków i zarządzeń potrzebnych do ratowania statku i ładunku ze wspólnego niebezpieczeństwa decyduje prawo bandery, a co do ustalenia i podziału szkód awaryjnych prawo portu przeznaczenia względnie ukończenia podróży. Na tem stanowisku stanął też kod. handl. z 1897 r. w § 727.

Zwykle w umowie o przewóz ładunku i konosamencie umieszczona jest klauzula, wskazująca jakie normy mają mieć zastosowanie do ewentualnej awarji wspólnej. Zwyczajowo umieszcza się klauzulę stosowania York - Antwerp Rules z 1924 r. („General average shal be adjusted to be appointed by the carrier and shall be payable

1) Por. Staudinger komentarz do niem. kod. cyw. t. VI. uwaga do art. 12 ust. wprowadczej: „Bei Klagen auf Schadenersatz aus Schiffszusammenstössen auf hoher See ist grundsätzlich anzuwenden das Recht der Flagge des Schuldigen bezw. beschuldigten Schiffes, weil das Schiff das Recht des Staates mit sich tragt, dessen Flagge es führt". (Rozstrzygnięcie Najw. Sądu niemieckiego t. 74 orzeczeń, str. 46).

according to the York-Antwerp Rules 1924"). Reguły te zawierają szczegółowe postanowienia, dotyczące awarji wspólnej i jej skutków.

O ile chodzi o kwestję, jakie prawo stosować należy przy ocenie praw rzeczowych w dziedzinie żeglugi morskiej, jak n. p. prawa własności i zastawu na statku, to powszechnie stosuje się prawo portu ojczystego.

Co do uprawnień ustawowych kapitana statku oraz odpowiedzialności armatora za jego czynności, to należy stosować prawo bandery. Doktryna i judykatura niejednokrotnie w tym sensie się wypowiedziały.

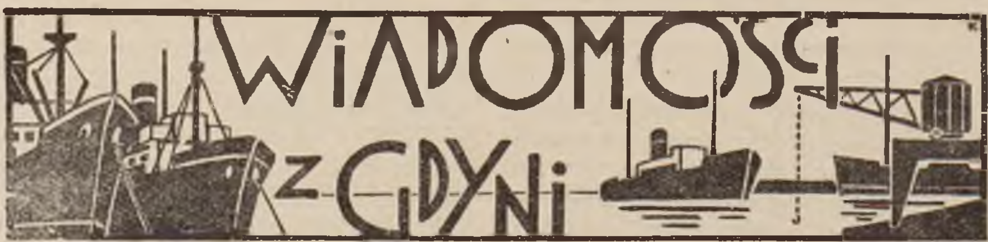
Nadmienić należy także, jakie prawo powinno w braku porozumienia stron być stosowane do umowy dotyczącej ubezpieczenia morskiego, jeżeli osoby uczestniczące w ubezpieczeniu posiadają różną przynależność państwową. Coprawda wspomniana ustawa z dnia 2 sierpnia 1926 r. w art. 8 p. 5 uznała dla umów o ubezpieczenie prawo obowiązujące w siedzibie zakładu ubezpieczającego, jednakże nauka daje w tym przypadku naogół pierwszeństwo prawu, obowiązującemu w miejscu zawarcia umowy ubezpieczeniowej. Za tem prawem wypowiada się n. p. wybitny teoretyk prawa morskiego profesor Sorbony Ripert w swojem dziele „Droit maritime" t. 3 str. 346: „La loi applicable est la loi du lieu ou le contrat a été soucrit. Cette loi détermine les conditions de validité les regles de preuve, les obligations des parties".

Od zagadnienia stosowania materjalnych zasad prawnych należy odróżnić kwestję właściwości sądu do rozstrzygania sporów. W kwestji tej obowiązują na terytorjum każdego państwa szczegółowe pozytywne przepisy. W odniesieniu do armatora § 488 kod. handl. z 1897 r. postanawia, że armator bez względu na to, czy odpowiada osobiście czy tylko majątkiem morskim (statkiem i frachtem), może być pozywany w sądzie portu ojczystego. Pozatem w kwestji właściwości sądu w sporach z armatorem i kapitanem statku może w myśl ogólnych zasad prawnych decydować miejsce: zamieszkania dłużnika, siedziby przedsiębiorstwa, wykonania umowy, popełnienia czynu niedozwolonego oraz położenia majątku morskiego. Zasady te są w każdem państwie uznane, o ile chodzi o własne terytorjum [1]), natomiast w stosunkach międzynarodowych brak jednolitych zasad co do właściwości sądu, co zmusza do stosowania ogólnie uznanych zasad. O ile chodzi o skargi z tytułu szkód spowodowanych wskutek zderzenia statków, starano się coprawda na międzynarodowym terenie ustalić jednolite zasady właściwości sądu. Wysiłki pod tym względem szły ze strony Międzynarodowego Komitetu Morskiego, który na konferencji w Amsterdamie w roku 1904 ujął swoje propozycje w postaci projektu konwencji międzynarodowej. Odnośnej konwencji dotąd nie zawarto.

Powyższe krótkie uwagi na temat zagadnień międzynarodowego prawa handlowego morskiego ilustrują zawiłość tych zagadnień. Jest to dziedzina niezmiernie trudna do unormowania jednolitemi pozytywnemi przepisami i stanowi obszerne pole do badań i prac na międzynarodowym terenie naukowym.

Dr. Władysław Sowiński.

1) Porównaj art. 24, 34, 35, 36, 38 kodeksu postępowania cywilnego (Dz. U. R. P. Nr. 83 z 1930 r. poz. 652).



PRACE IZBY.

KONFERENCJA W SPRAWIE WYKONANIA USTAWY O OPŁATACH STEMPLOWYCH W PORTACH POLSKICH.

W związku z ustawą z dnia 15 marca 1934 r. w sprawie ulg w zakresie opłat stemplowych od pism, stwierdzających czynności, związane z portami polskiego obszaru celnego, zaszła konieczność ustalenia, jakie czynności i pisma i przez kogo sporządzane mają być zwalniane od opłat stemplowych.

Dla ustalenia tego Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni przygotowała na podstawie materjałów, dostarczonych jej przez miejscowe sfery gospodarcze wykaz czynności i pism z podaniem odpowiednich wzorów.

Celem szybszego wykonania przepisów ustawy Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni zaprosiła do Gdyni p. Rosenkranza — Naczelnika Wydziału Opłat Stemplowych Ministerstwa Skarbu w Warszawie i p. Dr. Lubowickiego — Naczelnika Wydziału Skarbowego Izby Urzędującej Związku Izb Przemysłowo-Handlowych dla ostatecznego omówienia i wyjaśnienia z Ministerstwem Skarbu dezyderatów gdyńskich sfer gospodarczych w dziedzinie opłat stemplowych. W dn. 11 i 12 bm. odbyły się odnośne narady, podczas których ustalono cały szereg zwolnień od opłat stemplowych dla armatorów, maklerów i spedytorów. Na narady te proszeni byli przedstawiciele poszczególnych związków gospodarczych i firm. W wyniku odbytych konferencyj większość pism, podlegających dotych-

czas opłatom stemplowym, będzie od nich zwolniona, co niewątpliwie przyczyni się do dalszego usprawnienia i potanienia manipulacyj, związanych z zagranicznym handlem morskim.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO ZA KWIECIEŃ RB.

Drugi kwartał r. b., pod względem ruchu portowego zapowiada się dość pomyślnie. W pierwszym miesiącu tego kwartału, kwietniu zamorskie obroty towarowe osiągnęły liczbę 600.754 t. wobec 580.417 t. w marcu rb. i 410.049 t. w kwietniu roku ubiegłego. Kwiecień r. b. zaznaczył ię równym rekordem tygodniowym, wynoszącym za okres od 23—29 4. 1934 r. — 171.204 t.

Z ogólnego obrotu towarowego z zamorzem w miesiącu sprawozdawczym 94.443 t. przypadło na przywóz i 506.311 t. na wywóz. Zaobserwowało się w kwietniu wzrost przywozu o 24.911 t. w stosunku do marca br. i o 24.837 t. w porównaniu z kwietniem roku ubiegłego.

Liczba wywozu kwietniowego utrzymała się mniej więcej w normach marcowych rb., natomiast wykazała wzrost o 165.868 t. w stosunku do wywozu w kwietniu r. ubiegłego.

Wzrost przywozu spowodowało zwiększenie się towarów masowych i drobnicowych i to tak surowców jak i półfabrykatów. Na specjalne podkreślenie zasługują następujące towary: ryż surowy — 8.138 t. (7.521 t.), owoce suszone — 2.687 t. (2.258 t.), fosforyty — 8.894 t. (3.048 t.), skóry — 3.496 t. (2.375 t.), kauczuk — 1.344 t. (712 t.), garbniki — 1.314 t. (1.102 t.), ruda żelazna — 4.671 t. (2 t.), złom żelazny — 30.636 t. (18.214 t.), papa, tektura i papier — 1.163 t. (788 t.), oraz bawełna i odpadki — 9.195 t. (8.237 t.). Ponadto w kwietniu pojawiły się znowu piryty — 5.525 t., oraz asfalt — 501 t. Spadek natomiast wykazały jedynie i to w nieznacznym stopniu: tłuszcze zwierzęce i surowe — 1.118 t. (1.330 t.), nasiona oleiste różne — 4.271 t. (6.279 t.) oraz wełna i odpadki — 2.211 t. (2.724 t.) W przywozie kwietniowym brak także pozycji żużli Thomasa.

W wywozie rolę dominującą odegrały następujące towary: cukier — 4.639 t. (2.497 t.), jaja — 2.402 t. (540 t.), makuchy — 4.058 t. (980 t.), drzewo tarte — 14.604 t. (12.573 t.), węgiel eksportowy — 440.928 t. (447.561 t.), i bunkrowy — 14.444 t. (14.375 t.), koks — 7.265 t. (7.040 t.), nawozy azotowe — 3.149 t. (2.047 t.) oraz papa, tektura i papier — 1.288 t. (624 t.)

Spadek wykazały szyny kolejowe — 2.101 t. (7.449 t.) Inne towary utrzymały się w normach miesiąca marca rb.

Szczegółowe dane o obrocie towarowym z zamorzem w kwietniu rb. daje następujące zestawienie:

PRZYWÓZ	w tonach
ryż surowy	8.138
owoce świeże	2.687
owoce suszone	266
orzechy i migdały	33
korzenie	60
kawa, kakao i herbata	631
tytoń	472
napoje alkohol. (pr. wina)	12
śledzie	406
fosforyty	8.894
sadze	13
tłuszcze zwierzęce surowe	1.118
skóry	3.496
nasiona oleiste	4.271
oleje i smary	81
żywica	279
kauczuk	1.344
wyroby gumowe	56
tłuszcze i oleje roślinne	145
asfalt	501
garbniki	1.314
farby	20
ruda żelazna	4.671
piryty	5.525
złom żelazny	30.636
miedź	702
cyna	13
metale różne	675
wyroby stalowe i żel.	102
maszyny, aparaty i cz.	115
samochody i motocykle	52
szmaty	588
celuloza	979
papa, tektura i papier	1.163
bawełna i odpadki	9.195
juta	890
len, konopie, sisal i inne włók.	67
wełna i odpadki	2.211
różne	2.622
	94.443

WYWÓZ	w tonach
ryż wyłuszczony	158
mąka ryżowa	335
cukier	4.639
napoje alkoholowe	2
sól	11
bekony	2.139
wędliny	190
ptactwo bite	90
jaja	2.402
makuchy	4.058
skóry	19
deski i łaty	14.604
bale i słupy	80
wyroby z drzewa	543
klepki	96
dykty	464
meble gięte	137
wyroby koszykarskie	69
węgiel eksportowy	440.928
węgiel bunkrowy	14.444

koks	7.265
saletra	22
nawozy azotowe	3.149
soda	481
karbid	54
biel cynkowa	272
szyny kolejowe	2.101
wyroby stalowe i żelazne	182
cynk	285
blacha cynkowa	342
ruda manganowa	97
celuloza	227
papa, tektura i papier	1.288
bawełna	8
materjały i wyroby włókniste	381
różne	4.749
	506.311

W miesiącu kwietniu dała się zauważyć również poprawa jeśli chodzi o ruch statków i ich pojemność. Zawinęło do portu gdyńskiego 434 statki o pojemności 356.971 t. r. n. wobec 369 statków o tonażu 337.589 t. r. n. w marcu rb. i 324 statków o pojemności 240.350 t. r. n. w kwietniu r. ubiegłego. Wyszło natomiast 411 statków o tonażu 338.523 t. r. n. wobec 377 statków o pojemności 343.095 t. r. n. w marcu rb. i 312 statków o tonażu 241.591 t. r. n. w kwietniu roku ubiegłego.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w kwietniu wyniósł 822, t. r. n., średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie — 54 i średni postój statku — 52,2 godzin.

Szczegółowe dane o ruchu statków w porcie gdyńskim w kwietniu rb. z uwzględnieniem udziału poszczególnych bander, podaje następująca tabela:

	na wejściu		na wyjściu	
	ilość statków	t. r. n.	ilość statków	t. r. n.
Polska	38	41.993	36	40.548
Anglja	19	32.046	16	21.546
Austrja	1	134	1	134
Czechosłowacja	3	663	3	663
Danja	55	38.421	54	38.778
Estonja	11	3.895	11	3.895
Finlandja	13	21.265	14	22.068
Francja	2	2.475	2	2.475
Grecja	3	8.322	5	13.514
Holandja	14	5.648	15	5.737
Litwa	2	1.004	3	1.595
Łotwa	4	3.552	5	3.783
Niemcy	81	41.100	77	40.844
Norwegja	41	30.693	41	31.532
Panama	1	3.071	1	3.071
Rumunja	1	2.863	1	2.863
St. Zjedn. A. P.	6	19.337	6	19.337
Szwecja	132	77.362	115	69.274
Włochy	6	20.210	5	16.866
Węgry	1	2.737	—	—
	434	356.971	411	338.523

Kolejność bander ukształtowała się w kwietniu w sposób następujący: pierwsze miejsce zajęła Szwecja, drugie — Polska, trzecie — Niemcy, czwarte — Danja, piąte — Norwegja itd.

W ruchu pasażerskim w kwietniu dało się zauważyć pewne ożywienie. Przyjechało 923 osoby w tem z Algieru 2, Anglji — 44, Argentyny — 10, Belgji — 413, Danji — 430, Finlandji — 5, Holandji — 4, St. Zjednocz. A. P. — 2 i Szwecji 13. Wyjechało natomiast 515 osób w tem do Anglji — 94, Estonji — 3, Portugalji — 413 (wycieczka na Wyspy Kanaryjskie) i St. Zjednocz. A. P. — 5.

Ogólny ruch pasażerski w kwietniu osiągnął liczbę 1.438 osób wobec 1.111 osób w marcu rb. i 1.104 osób w kwietniu roku ubiegłego.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W KWIETNIU.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły ogółem w kwietniu towarów 58.263 ton, z czego na eksport przypadło 48.103 ton, na import 9.848 ton i na przewóz między portami obcemi i tranzyt 312 ton. Pozatem statki Polsko-Brytyjskiego T-wa Okrętowego przewiozły 39 koni, zaś statki Polsko-Transatlantyckiego T-wa Okrętowego 204 worki poczty do Ameryki. W porównaniu z miesiącem poprzednim zatrudnienie ogólne polskiej floty handlowej spadło o 9.105,5 ton.

Z powyższej ilości przewiezionych towarów na Żeglugę Polską przypadło 13.185 ton, na Polsko-Brytyjskie T-wo Okrętowe 7.513 ton, na Polsko-Transatlantyckie T-wo Okrętowe 971 ton i na Polskarob 36.594 ton.

Statki Żeglugi Polskiej przewiozły, jak wskazano wyżej, 13.185 ton, co w porównaniu do miesiąca marca stanowi spadek o 5.504 ton. Z liczby ogólnych przewozów przypadło na eksport 5.842 ton, na import 7.031 ton i na przewóz między obcemi portami i tranzyt 312 ton. Spadek przewozów statkami Żeglugi Polskiej uwydatnił się bardziej w imporcie, niż w eksporcie. Gdy mianowicie eksport zmniejszył się o 1.540 ton, to import wykazał spadek o 4.067 ton, jedynie w tranzycie i przewozie między portami obcemi dał się zauważyć wzrost o 103 tony. Zaznaczyć przytem należy, iż ubytek przewozów na linji rotterdamskiej wyniósł w porównaniu z miesiącem poprzednim 6.106 ton, co oznacza, iż całkowity spadek kwietniowy Żeglugi Polskiej przypadł na tę właśnie linję, inne zaś wykazały nawet pewien wzrost, i istotnie wzrost na linji Gdynia—Hamburg wyniósł 264 tony, resztę różnicy pokryły przewozy na linji Gdynia—Antwerpja i Gdynia—Finlandja. Ponieważ dotąd linja rotterdamska wykazywała stale największą ilość przewozów, spodziewać się należy, że spadek w miesiącu kwietniu jest zjawiskiem przejściowem.

Statki Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego przewiozły ogółem towarów 7.513 ton i 39 koni, co w porównaniu do mie-

siąca uprzedniego oznacza bardzo nieznaczny spadek o 202 tony i 10 koni, przyczem spadek dotknął jedynie eksport, który wykazał zmniejszenie o 746 ton, gdy natomiast import wzrósł o 544 ton.

Z pozycji eksportu przypadło na Gdynię 3.317 ton, czyli o 53 ton więcej, niż w miesiącu poprzednim i na Gdańsk 1.379 ton, czyli o 799 ton mniej. Główny artykuł eksportu z Gdyni — szynki i bekony wykazał spadek z 2.259 ton na 1.625 ton, czyli o 634 tony, co stoi w związku z uszczupleniem polskiego kontyngentu na import tego artykułu do Anglji, natomiast wzrósł bardzo poważnie eksport jaj, których wywieziono 1.171 ton, czyli więcej, niż w poprzednim miesiącu o 897 ton.

Inne artykuły eksportu z Gdyni wykazały nieznaczne odchylenia. Poważnie, jak wyżej wskazano spadł eksport z Gdańska; przedewszystkiem więc jeszcze uszczuplił się o dalsze 49 ton eksport bekonów i szynek, stanowiąc w kwietniu już nieznaczną całkiem pozycję 71 ton, o 413 ton spadł eksport drzewa z 1.255 ton w marcu na 842 tony w kwietniu, o 218 ton parafiny. Inne artykuły eksportu z Gdańska wykazały mniejsze wahania. Przywóz z Londynu i Hull wyniósł 2.817 ton, czyli więcej jak w miesiącu marcu o 544 ton. Ze wzrostu importu przypadło na Gdynię 382 ton, na Gdańsk 162 ton.

Ogólny import z Londynu wzrósł o 159 ton, przypadło z niego na Gdynię 670 ton i na Gdańsk 247 ton, import z Hull wzrósł o 385 ton, przyczem do Gdyni przywieziono 845 ton i do Gdańska 1.055 ton.

Statki Polsko-Transatlantyckiego T-wa Okrętowego odbyły jedną podróż z Gdyni do Ameryki, przewożąc 259 pasażerów, 460 ton towarów oraz 204 worki poczty. W porównaniu do miesiąca ubiegłego oznacza to zmniejszenie przewozów, łatwo zrozumiałe z tego względu, że w marcu odbyto 2 podróże jedną z Gdyni do Ameryki, drugą zaś w kierunku odwrotnym.

Linja palestyńska wykazała pracę intensywną, przewieziono mianowicie pasażerów z Konstancy do Palestyny 1.254, zaś w kierunku odwrotnym 622, pozatem przewieziono 511 ton towarów.

4 statki Polskarob odbyły 13 podróży, czyli o 1 mniej, niż w miesiącu poprzednim. wywożąc z Gdyni 36.594 ton węgla. Ilość eksportowanego z Gdyni przez statki Polskarob węgla była w kwietniu większa niż w miesiącu poprzednim o 3.434 tony.

Z eksportowanego węgla przypadło na Szwecję 27.514 ton, (więcej niż w marcu o 2.913 ton) na Holandję 2.732,5 ton, na Norwegję 3.187,5 ton i na Belgję 3.160 ton. Zaznaczyć przytem wypada, iż wzrost wywozu węgla statkami Polskarob do Szwecji w ciągu kwietnia notowany jest po raz drugi z rzędu od spadku przewozów w lutym; w marcu wzrost ten wyraził się w ilości 2.453 ton. Statki Polskarob zawinęły do portów następujących: Oxelösund, Malmö (2 razy), Trelleborg, Gefle (2 razy), Göteborg (3 razy), Västerås, Rotterdam, Ilenimestad i Gandawy.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W MIES. KWIETNIU.

Ruch budowalny w Gdyni w ciągu kwietnia wykazał dalsze ożywienie. Wydano 13 nowych zezwoleń na budowę i rozpoczęto 16 nowych budowli. Wszystkie 16 nowych budowli należą do kategorji budynków stałych i murowanych, z czego na budynki mieszkalne przypada 15 budowli o łącznej kubaturze 14.210 m^3 i na budynki przemysłowe 1 o kubaturze 432 m^3. Ogólny koszt rozpoczętych budowli obliczony jest na 363.700 zł, przyczem metr^3 budynków mieszkalnych ma kosztować 25 złotych, zaś budynku przemysłowego 10 złotych.

W miesiącu sprawozdawczym ukończono budowę 26 budynków mieszkalnych o łącznej kubaturze 12.873 metry. Koszt metra^3 budowy wyniósł 33 złotych. Ukończone budynki zawierają 26 mieszkań o 89 izbach mieszkalnych i 84 izbach niemieszkalnych.

PRACE BUDOWLANE W PORCIE GDYŃSKIM W MIES. KWIETNIU 1934 R.

W przeciągu mies. kwietnia r. b. w porcie gdyńskim wykonano następujące roboty:

W dziale robót hydrograficznych: na nabrz. Rumuńskiem wykonano 220,5 mb. ściany nadwodnej, w kanale przemysłowym rozpoczęto budowę 2 pomostów drewnianych dla przeładunku drzewa, na nabrz. Wilsonowskiem wykonano 200 m. b. ramy odbojowej dla nowej przystani Żeglugi Polskiej. W III basenie wewnętrznym w końcu kanału portowego wyczerpano 220,630 m^3 gruntu, który jako niezdatny do refulowania wywieziono i zatopiono w morzu. Pozatem w wolnej strefie zdjęto 23.000 m^3 piasku i użyto do zasypania na nabrz. Czechosłowackiem.

W dziale robót drogowych: Na ul. Indyjskiej wykonano 1800 m^2 bruku, ułożono 300 m. b. krawężnika oraz 200 m^2 chodnika z płyt betonowych.

Przy zjeździe z wiaduktu Nr. 2 zakończono roboty ziemne i darniowanie, ułożono 227 m. b. krawężnika betonowego i wykonano 2.355 m^2 bruku oraz zabrukowano skarpy na przyczółkach powyższego wiaduktu.

Przy dojeździe do magazynu Nr. 5 zabrukowano 326 m^2 oraz ułożono 122 m. b. krawężnika przy dojeździe do garażu Port. Straży Pożarnej ułożono 190 m^2 bruku z kostki granitowej na podłożu betonowem oraz 15 mb. krawężnika i 33 m^2 chodnika. Przy dojeździe

do magazynu fy „Pantarei" wykonano 680 m² bruku.

W dziale budowli naziemnych: Przy budowie magazynu drobnicowego Nr. 8 na nabrz. Stanów Zjednoczonych w wolnej strefie ukończono gięcie żelaza dla fundamentów oraz wykonano wykopy pod fundamenty.

Przy ul. Św. Piotra przystąpiono do rozbudowy wędzarni ryb firmy J. Konkol.

PIERWSZY ŁADUNEK BAWEŁNY Z ZSSR.

W dniu 6 bm. zawinął do portu gdyńskiego statek sowiecki „Wolkow", przywożąc ładunek bawełny w ilości 8.340 bel. Jest to pierwszy po długich latach przerwy ładunek tej bawełny przeznaczony dla przemysłu łódzkiego. Nawiązanie tego kontaktu jest ze wszechmiar pożądane, gdyż dotąd sprowadzaliśmy w przeważającej mierze bawełnę amerykańską, nie mając przy tem możności skompensowania naszego przywozu odpowiednim wywozem do Ameryki. Na skutek tego kształtowania się stosunków handlowych mieliśmy ze Stanami Zjednoczonemi Ameryki Północnej stale bierne saldo handlowe wyrażające się w dziesiątkach miljonów złotych, jak np. w r. 1933 zł 93.962 tys., w roku 1932 zł 93.918 tys. bez nadziei chociażby stopniowego polepszenia sytuacji, gdyż z zakupów tak niezbędnego dla Polski surowca, jakim jest bawełna, oczywiście zrezygnować nie mogliśmy. Zakupy nasze tego surowca w r. 1933 kosztowały 80.087 tys. zł, a w r. 1932 — 73.536 tys. złotych.

Zgoła inaczej przedstawia się sprawa z wymianą towarów ze Związkiem Sowietów. Rozwijający się przemysł sowiecki, jak i ogólne zapotrzebowanie towarów tego olbrzymiego rynku zbytu niewątpliwie dadzą możność znacznego rozwinięcia wzajemnych obrotów hadlowych i to w kierunku dla Polski korzystnym. Wspomnieć przy tej sposobności należy, że w roku 1933 mieliśmy z ZSSR. saldo czynne w wysokości 42.248 tys. zł, podczas gdy w r. poprzednim saldo czynne wynosiło zaledwie 9.708 tys. zł.

Jeśli chodzi o bawełnę sowiecką, to czynnikiem decydującym będzie oczywiście jej gatunek. Przed wojną, jak wiadomo, przemysł łódzki przerabiał znaczne jej ilości, stopniowy powrót do warunków przedwojennych wydaje się być wskazanym. Należałoby również mieć na widoku możliwości zorganizowania transportów bawełny z portów sowieckich do Gdyni na statkach polskich. Za przykład pod tym względem służyć nam może polityka transportowa Anglji i Francji, które przy zakupach surowców w ZSSR. wyraźnie zastrzegły sobie możność transportu tych surowców własnemi statkami. Rozwój naszego eksportu węgla i drzewa na rynki lewantyńskie mógłby z pewnością zabezpieczyć naszym statkom ładunek na znacznym odcinku drogi morskiej z Gdyni do portów Morza Czarnego.

NOWY SKŁAD PREZYDJUM GIEŁDY ZBOŻOWO-TOWAROWEJ W BYDGOSZCZY.

Na posiedzeniu Rady Giełdy Zbożowo-Towarowej w Bydgoszczy odbytem w dniu 21 kwietnia br. wybrano jednogłośnie Prezydium w następującym składzie:

Prezes Rady — p. Edmund Baier z Koronowa.

Wiceprezes Rady — p. mgr. Jan Głębowicz z Torunia.

Wiceprezes Rady — p. Włodzimierz Junk z Bydgoszczy.

Prezydjum w powyższym składzie wybrane zostało na rok 1934.

ZAPRZYSIĘŻENIE BIEGŁEGO DLA SPRAW KSIĘGOWOŚCI SPÓŁEK AKCYJNYCH ORAZ INSTYTUCYJ BANKOWYCH.

W dniu 4 bm. na polecenie p. Prezesa Sądu Apelacyjnego w Poznaniu zaprzysiężono w tutejszym Sądzie p. *Michała Pacoszyńskiego*, jako biegłego w sprawach księgowości spółek akcyjnych oraz instytucyj bankowych na okręg Sądów Okręgowych w Chojnicach, Grudziądzu i Gdyni.

Zaznaczyć należy, że p. M. Pacoszyński został przez naszą Izbę zaprzysiężony w charakterze publicznie ustanowionego rewizora ksiąg handlowych w dniu 30 maja 1922 roku, a następnie przez Sąd Okręgowy w Grudziądzu w 1923 roku. Dotychczas p. M. Pacoszyński był zaprzysiężony w charakterze biegłego dla spraw księgowości handlowej i w sprawach handlowych, a obecnie zakres jego działalności rozszerzono na spółki akcyjne i instytucje bankowe.

POWOŁANIE KOMISJI KWALIFIKACYJNEJ DLA ROBOTNIKÓW PORTOWYCH.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Przem. i Handlu z dnia 31 marca 1934 r. wydanego w porozumieniu z Ministrem Opieki Społecznej (Dz. U. 32 poz. 291) utworzona została przy Urzędzie Morskim w Gdyni komisja kwalifikacyjna dla robotników portowych.

W skład komisji wchodzą: Przewodniczący p. Stefan Borkowski, naczeln. Wydziału Handlowego Urzędu Morskiego, zastępca przewodniczącego p. Stanisław Jagodziński, radca Urzędu Morskiego, a jako członkowie: kierownik Biura Pośrednictwa Pracy dla Robotników Portowych w Gdyni p. Wacław Bielawski, z ramienia zrzeszeń pracodawców p. dyr. Jerzy Michalewski, jako zastępca p. dr. Bolesław Kasprowicz, z ramienia zrzeszeń zawodowych pracowniczych p. Józef Morawski, a jako zastępcy p. Fr. Bartkowiak i p. Jan Matysek.

W myśl powyższego rozporządzenia komisja kwalifikacyjna przystąpi niebawem do ustalenia potrzebnej liczby robotników portowych na rok bieżący oraz zaliczenia i zaszeregowania robotników portowych do odpowiednich kategoryj zawodowych.

POWRÓT STATKU SZKOLNEGO „DAR POMORZA".

Dnia 11 maja br. o godz. 14-tej powrócił do portu gdyńskiego z podróży ćwiczebnej statek szkolny „Dar Pomorza", na pokładzie którego znajdowało się 52 wychowanków I kursu Państw. Szkoły Morskiej.

„Dar Pomorza" wyszedł z Gdyni dnia 17 września 1933 r. i pozostawał przez 236 dni w podróży, zawijając kolejno do portów Ameryki Południowej, Afryki Południowej i Zachodniej, oraz Anglji.

INDEKS FRACHTOWY W SZWECJI ZA 1 KWARTAŁ 1934 R.

Kształtowanie się indeksu stawek frachtowych w Szwecji za pierwszy kwartał b. r. uwidacznia się z następującej tabeli:

Indeksy
rok 1913 = 100.

Miesiące	ogólny	import	eksport	węgiel	zboże	drzewo
styczeń	101	87	116	77	97	111
luty	101	86	115	78	94	110
marzec	99	81	118	77	85	112

RUCH STATKÓW W KANALE KILOŃSKIM W MARCU B. R.

W marcu br. przez kanał Kiloński przeszło 1.463 statki o ogólnej pojemn. 1.105.960 n. t. r. Jest to zwiększenie w porównaniu do miesiąca poprzedniego o 34.7 proc. jeśli chodzi o ilość statków i o 23 proc. jeśli chodzi o tonaż. W porównaniu z tym samym miesiącem roku 1933 tonaż wzrósł o 33.4 proc. 23 proc. tonażu statków, które przeszły przez kanał były próżne.

DALSZY WZROST RUCHU W KANAŁACH PANAMSKIM I SUEZKIM W LUTYM BR.

Notowany w ostatnich miesiącach r. ub. wzrost ruchu w kanale panamskim utrzymał się i wzrasta w nowym roku. W lutym br. przeszło kanał 468 statków o pojemności 2.462.750 t. i przewiozło 2.124.440 t. towarów. Odpowiednie liczby dla lutego 1933 r. były: 368 statków, 1.832.658 t. pojemności, 1.434.862 t. towarów.

Mniej, gdyż zaledwie o 5,04 proc. zwiększył się w stosunku do lutego ub. r. ruch kanału suezkiego w lutym 1934 roku. Przeszło bowiem przez kanał 2.459.000 t. tonażu okrętowego, o 118.000 t. więcej niż w lutym 1933 r. Ruch towarów wyniósł 2.035.000 t., więcej o 52.000 t. w porównaniu do lutego poprzedniego roku. Ta ostatnia liczba przedstawia jednakże sumę wynikającą z nadwyżki 91.000 t. wejścia towarów na europejskie wody i 39.000 t. zmniejszenia się ich wyjścia na morze Czerwone.

Na zmniejszenie się ruchu wyjściowego złożyło się prawie wyłącznie zahamowanie eksportu sowieckiego, w którym samej nafty przewieziono 31.000 t. mniej aniżeli w lutym r. ub.

W importowym kierunku, do Europy, zmiany w poszczególnych grupach towarowych są znaczne, przytem również wzrósł przywóz minerałów i metali (o 35.000 t.), zbóż (o 22 000 t.), włókien surowych (o 13.000 t.), natomiast oleje mineralne doznały zmniejszenia przewozów o 100.000 t.

WZROST RUCHU W PORTACH ANGIELSKICH.

Dopiero co opublikowane dane o ruchu statków w portach angielskich w ciągu roku od marca 1933 do marca 1934 wykazują liczby następujące: Ogólny tonaż statków, które w tym okresie zawinęły i opuściły porty angielskie — stanowił 339.461.735 n. t. r., co w porównaniu do tegoż tonażu w okresie poprzednim — 327.318.344 n. t. r. stanowi wzrost o 12.143.391 n. t. r., czyli o 3,7 proc.

Ruch w porcie Londynu wykazał wzrost o 6.7 proc. osiągając 57.470.156 n. t. r. (53.860.115 n. t. r. w poprzednim okresie). Jest to liczba zaledwie o 1.7 proc. niższa od rekordowego ruchu statków, osiągniętego w r. 1930, gdy ogólny tonaż statków. osiągnął 58.451.685 n. t. r.

Ruch statków w innych, największych portach angielskich uwidoczniony jest w następującej tabeli:

	1933 r. n. t. r.	1934 r. n. t. r.	Zwiększenie %%
Liverpool	31.225.611	33.180.438	6.22
Southhampton	21.988.530	24.879.764	13.13
Hull	10.934.459	11.338.058	3.69
Manchester	6.844.035	7.022.694	2.61
Bristol	6.188.455	6.502.594	5.07

RUCH W PORTACH FRANCUSKICH ROUEN I MARSYLJI W I. KWARTALE R. B.

W związku z poważnym spadkiem importu w marcu obroty w porcie Rouen w ciągu pierwszego kwartału b. r. wykazały spadek w porównaniu do obrotów tego samego okresu roku

ubiegłego. Ogólny import za pierwsze trzy miesiące roku b. wyniósł 1.744.008 ton, gdy w tym samym okresie roku 1933 import wynosił — 1.859.073 ton. Pomimo zwiększenia w tym samym okresie eksportu ze 192.938 ton w r. 1933 do 292.382 ton, w roku bieżącym ogólny obrót w porcie zmniejszył się o 15.621 ton.

W porcie Marsylji sytuacja przedstawia się pomyślniej, bowiem tak import jak i eksport towarów, jak również i ogólna ilość i tonaż statków uległa w roku bieżącym zwiększeniu.

Odnośne dane uwidocznione są w następującej tabeli:

	Import ton	Liczba statków	Ogólna pojemn. w n. t. r.
r. 1933	1.082.614	1.791	3.587.307
r. 1934	1.090.919	1.999	3.624.371

	Eksport ton	Liczba statków	Ogólna pojemn. w n. t. r.
r. 1933	455.479	1.871	3.575.035
r. 1934	461.084	2.012	3.661.512

Z tabel powyższych wynika, że ogólna pojemność statków na wejściu i na wyjściu zwiększyła się o 123.546 ton, zaś ilość ładunków o 13.910 ton.

Gorsze wyniki dał ruch pasażerów, gdy mianowicie w I. kwartale roku 1933 przyjechało pasażerów 56.049 to w roku bieżącym było ich zaledwie 49.261. Wyjechało pasażerów w I. kwartale roku 1933 — 47.293, w roku 1934 — 47.988.

ZMNIEJSZENIE SIĘ TONAŻU UNIERUCHOMIONEGO W ANGLJI.

Według danych Chamber of Shipping tonaż unieruchomionych w portach W. Brytanji i Irlandji statków zmniejszył się w ciągu pierwszego kwartału 1934 r. o dalszych 13 proc., wynosząc na 1 kwietnia 1934 r. 1.079.021 n. r. t. w 453 statkach. W ciągu roku od 1 kwietnia 1933 r. tonaż unieruchomiony zmniejszył się o 42,1 proc. Równocześnie tonaż znikający ze spisów statków unieruchomionych nie wraca do ruchu pod banderą brytyjską, lecz zostaje rozebrany lub sprzedany na rozbiórkę. Tak, w pierwszym kwartale rb. tonażu sprzedanego na rozbiórkę lub zagranicę było 226.338 t., co niemal dokładnie odpowiada zmniejszeniu się tonażu unieruchomionego.

TONAŻ UNIERUCHOMIONY WE FRANCJI ZMNIEJSZA SIĘ POWOLI.

Na 15 kwietnia br. w portach Francji i Algieru stało jeszcze tonażu unieruchomionego 835.923 brutto t. przy zmniejszeniu się jego w ciągu ostatnich 3 miesięcy o 50.917 br. r. t. Na zmniejszenie się tonażu unieruchomionego, podobnie jak w Anglji, wpływa prawie wyłącznie sprzedaż na rozbiórkę i zagranicę, gdyż wypadki powrotu unieruchomionego tonażu do ruchu są rzadkością.

Jednocześnie obcy tonaż unieruchomiony w portach francuskich zmniejsza się szybciej: z 18.394 br. t. r. w dniu 15 stycznia br. na 12.852 br. r. t. w dniu 15 kwietnia rb.

MOTOROWE HOLOWNIKI PORTOWE.

Pierwsze holowniki portowe typu Semi-Diesel pojawiły się w większych portach północno-zachodniej Europy już w roku 1920, poczem ilość ich wszędzie dość szybko się zwiększała: pojawiły się Diesle, a w ostatnich latach również spalinowce o przekładni elektrycznej. Tak, z początkiem 1933 r w porcie londyńskim pracowało już 28 holowników motorowych, w tem 13 o mocy 100—200 KM, 8 o mocy 200—300 KM i 7 o sile ponad 300 KM. Z tych jednostek 20 jeszcze zachowało Semi-Diesle, reszta miały Diesle. W końcu r. 1933 zaprowadzono 2 holowniki spalinowo-elektryczne o sile 300 i 360 KM. statki te są drogie i dają 15% straty energji na elektrycznym sposobie przekładni na wał śrubowy, jednakże właściciele ich kompensują te braki przez nadzwyczajne możliwości szybkiej i wygodnej zmiany biegu obrotów śruby.

Główną przyczyną rozwoju zastosowania motorowych holowników jest oszczędność przy częstem i przerywanem zastosowaniu ich pracy w porcie; na motorowcu powstaje ekonomja obsługi i paliwa, niemożliwa na parowcu, na długo przed użytkiem, nieraz nieprzewidzianym, lub mogącym być odwołanym, trzymanym z konieczności pod parą.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

NOWA TARYFA CELNA WYWOZOWA.

W Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 39 z dnia 12. bm. ogłoszono rozporządzenie Ministrów Skarbu. Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa z dnia 25 kwietnia o cłach wywozowych, nadające nowe brzmienie taryfie celnej wywozowej. Po wejściu w życie nowej taryfy celnej przywozowej okazało się koniecznem poddanie rewizji obowiązujących ceł wywozowych. Nowa taryfa wywozowa otrzyma brzmienie, jak następuje:

Pozycja taryfy celnej wywozowej	Nazwa towaru	Cło od 100 kg zł.
1	Rudy, szlamy, również wzbogacone:	
	1) manganowe	5,00
	2) cynkowe	30,00
	3) ołowiane	30,00
	4) miedziane	30,00
2	Żużle, zendra, popioły:	
	1) zawierające żelazo	2,00

2) zawierające cynk 10,00
3) zawierające ołów 10,00
4) zawierające miedź 60,00
5) zawierające cynę 200.00

Uwaga. — Żużle, zendra, popioły, wymienione w niniejszej pozycji—za pozwoleniem Ministra Skarbu . . . . bez cła

3 Stare żeliwo, żelastwo; odpadki żeliwne, żelazne, stalowe z wyjątkiem odpadków blachy białej 5,00

4 Miedź:
1) gąski, bloki, płyty lane, miedź katodowa 150.00
2) wiórki, opiłki, złomki, miedź cementowa w proszku i brykietach 150,00

Uwaga. — Miedź, wymieniona w niniejszej pozycji — za pozwoleniem Ministra Skarbu . . bez cła

5 Aluminjum:
1) gąski, bloki, płyty lane, aluminjum katodowe 100.00
2) wiórki, opiłki, złomki . . . 100,00

Uwaga. — Aluminjum, wymienione w niniejszej pozycji — za pozwoleniem Min. Skarbu . 10,00

6 Stopy aluminjum i inne metale lekkie oraz ich stopy:
1) gąski, bloki, płyty lane . . . 100,00
2) wiórki, opiłki, złomki . . . 100,00

Uwaga. — Towary, wymienione w niniejszej pozycji — za pozwoleniem Ministra Skarbu . 10,00

7 Nikiel:
1) gąski, bloki, sześciany, kulki, stożki, również w katodach . 100.00
2) wiórki, opiłki, złomki . . . 100,00

Uwaga. — Nikiel, wymieniony w niniejszej pozycji—za pozwoleniem Ministra Skarbu . . . 10.00

8 Mosiądz, tombak, spiż, bronz fosforowy, miedź fosforowa, argentyn (nowe srebro):
1) gąski, bloki, płyty lane . . . 100.00
2) wiórki, opiłki, złomki . . . 100.00

Uwaga. — Towary, wymienione w niniejszej pozycji—za pozwoleniem Ministra Skarbu . . 10,00

9 Cyna i metal brytanja w gaskach, blokach, złomie, odpadkach:
1) cyna 500.00
2) metal brytanja 100.00

Uwaga.—Metal brytanja — za pozwoleniem Ministra Skarbu . 10.00

10 Ołów w złomie, odpadkach . . . 50 00

Uwaga.—Ołów w złomie, odpadkach—za pozwoleniem Ministra Skarbu . . . . bez cła

11 Antymon w wiórkach, opiłkach, złomkach 150,00

12 Kadm w wiórkach, opiłkach, złomkach 150,00

13 Smoła surowa z węgla kamien. . 2,00

Uwaga.—Smoła surowa z węgla kamiennego — za pozwoleniem Ministra Skarbu . . . . bez cła

14 Odpadki gumy i kauczuku; niezdatne do użytku, wyroby z gumy, chociażby z dodatkiem innych materjałów 5,00

15 Kości sur. niemielone i mielone 6,00

16 Pączki drzew iglastych (młode pędy 1000,00

17 Drewno:
1) dłużyce i kłody:
a) drzew iglastych 3,00
b) drzew liściastych z wyjątkiem buku, olszy i osiki 3,00
2) olszowe i okrągłe o średnicy 22 cm i wyżej, mierzonej w grubszym końcu bez kory i o długości od 1,2 m wzwyż 6,00
3) osikowe okrągłe o średnicy 20 cm i wyżej, mierzonej w cieńszym końcu bez kory i o dług. od 1,5 m wzwyż z wyjątkiem osobno wymienionego . . 3,00

Uwaga 1. — Dłużyce i kłody drzew iglastych, spławiane z polskich terenów, położonych w dorzeczu Czeremosza—za pozwoleniem Ministra Skarbu . . bez cła

Uwaga 2. — Drewno olszowe, wymienione w poz. 17 p. 2, wywożone w okresie do dn. 30 listopada 1934 r. włącznie—za pozwoleniem Ministra Skarbu . . 1,00

Uwaga 3.—Drewno, wymienione w poz. 17 p. 1 a) i b) oraz p. 3, wywożone do państw, z któremi Polska zawarła konwencje handlowe lub specjalne układy, regulujące obrót drzewny, bądź też w braku układów—za pozwoleniem Ministra Skarbu, podlega cłu wywozowemu w następującej wysokości:
I.—Dłużyce i kłody:
a) drzew iglastych 0.40
b) drzew liściastych z wyjątkiem buku, olszy i osiki 0,20
II.—Osikowe okrągłe o średnicy 20 cm i wyżej, mierzonej w cieńszym końcu bez kory i o dług. od 1,5 m wzwyż z wyjątkiem osobno wymienionego 0,20

4) drewno iglaste tarte wzdłuż, przynajmniej z dwóch stron (belki, bale, krawędziaki, deski, łaty i t. p. z wyjątkiem slíprów, podkładów kolejo-

wych i klepek), chociażby heblowane, lecz inaczej nieobrobione 10,00

U w a g a 4. — Drewno iglaste, tarte wymienione w p. 4, wywożone na podstawie zaświadczeń Ministerstwa Przemysłu i Handlu . . . . bez cła

5) papierówka sosnowa, świerkowa, jodłowa i osikowa (drewno okrągłe lub szczapowe o długości od 1 m do 2,20 m włącznie, okorowane o wszelkiej grubości) 3,00

U w a g a 5. — Papierówka, wymieniona w punkcie 5, wywożona na podstawie zaświadczeń Min. Przemysłu i Handlu . . . bez cła

6) slipry, podkłady kolejowe, mostownice, podrozjezdnice, timbry i belki angielskie— wszystko z drzew iglastych i liściastych, ciosane lub tarte, nasycone lub nienasycone 10,00

U w a g a 6. — Drewno, wymienione w p. 6, wywożone na podstawie zaświadczeń Ministerstwa Przemysłu i Handlu . . . bez cła

U w a g a 7. — W razie trudności wyważenia określa się wagę drewna nieobrobionego i obrobionego według następujących zamienników objętości na ciężar:

1 m^3 drewna miękkiego nieobrobionego = 700 kg

1 m^3 drewna twardego nieobrobionego = 900 kg

1 m^3 drewna miękkiego ciosanego tartego = 600 kg

1 m^3 drewna twardego, ciosanenego tartego = 800 kg

1 m^3 przestrzenny drewna miękkiego szczapowego lub w okrąglakach = 450 kg

1 m^3 przestrzenny drewna twardego szczapowego lub w okrąglakach = 600 kg

18 Trzoda chlewna:

1) żywa i bita w sztukach całych — od sztuki 60,00

2) bita w połówkach — od połówki 30,00

U w a g a 1.—Trzoda chlewna zarodowa, wywożona przez hodowców oraz organizacje hodowlane na podstawie zaświadczeń Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych . . . . bez cła

U w a g a 2.—Towary, wymienione w niniejszej pozycji, wywożone na podstawie zaświadczeń Min. Przemysłu i Handlu . . . bez cła

U w a g a 3.—Towary, wymienione w niniejszej pozycji, wywożone przez osoby, zamieszkałe w pasie granicznym, w ilości najwyżej 5 szt. jednorazowo . bez cła

19 Gęsi domowe żywe od sztuki . . 10,00

U w a g a 1.—Gęsi domowe zarodowe, wywożone przez hodowców oraz organizacje hodowlane na podstawie zaświadczeń Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych . . . . bez cła

U w a g a 2.—Gęsi domowe żywe, wywożone na podstawie zaświadczeń Ministerstwa Przemysłu i Handlu . . . . bez cła

U w a g a 3.—Gęsi domowe żywe, wywożone przez osoby, zamieszkałe w pasie granicznym, w ilości najwyżej 20 sztuk jednorazowo . . . . bez cła

20 Gęsi domowe bite świeże, chłodzone lub mrożone 500.00

U w a g a 1.—Gęsi domowe bite świeże, chłodzone lub mrożone, wywożone na podstawie zaświadczeń Ministerstwa Przemysłu i Handlu . . . . bez cła

U w a g a 2.—Gęsi domowe bite, przeznaczone do własnego użytku osób, wyjeżdżających zagranicę, w ilości jednej gęsi na jedną osobę; gęsi domowe bite, wysyłane zagranicę pocztą, koleją i innemi środkami komunikacyjnemi w ilości najwyżej 5 kg . . . . bez cła

U w a g a 3.—Gęsi domowe bite, wywożone przez osoby, zamieszkałe w pasie granicznym, w ilości najwyżej 20 sztuk jednorazowo . . . . bez cła

21 Mięso, przetwory mięsne; słonina, smalec:

1) mięso baranie, cielęce, wieprzowe i wołowe — świeże, solone i mrożone, w stanie nieprzerobionym, z wyjątkiem oddzielnych głów oraz oddzielnych wnętrzności . . 100,00

2) bekony 150,00

3) peklowane: szynki i przetwory mięsne 150,00

4) szynki wędzone, również w opakowaniu hermetycznem; przetwory mięsne: wędzone, suszone lub konserwowane, również w puszkach 250,00

5) słonina solona lub wędzona . 250,00

6) smalec 250,00

U w a g a 1.—Towary, wymienione w niniejszej pozycji, wywożone na podstawie zaświadczeń Min. Przemysłu i Handlu . . . bez cła

Uwaga 2.—Towary, wymienione w niniejszej pozycji, przeznaczone do własnego użytku osób, wyjeżdżających zagranicę, oraz wysyłane pocztą, koleją i innemi środkami komunikacyjnemi w ilości najwyżej 10 kg . . . . bez cła

Uwaga 3.—Towary, wymienione w niniejszej pozycji, wywożone przez osoby, zamieszkałe w pasie granicznym, w ilości najwyżej 10 kg jednorazowo . bez cła

22 Jaja kurze w skorupkach 200,00

Uwaga 1.—Jaja zarodowe, wywożone przez producentów rolnych oraz ich organizacje na podstawie zaświadczeń Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych . . . . bez cła

Uwaga 2. — Jaja, wywożone stosownie do przepisów o uregulowaniu wywozu kurzych jaj zagranicę na podstawie zaświadczeń Ministerstwa Przemysłu i Handlu . . . . bez cła

Uwaga 3.—Jaja, przeznaczone do własnego użytku osób, wyjeżdżających zagranicę, oraz wysyłane pocztą, koleją i innemi środkami komunikacyjnemi w ilości najwyżej 50 sztuk . . bez cła

Uwaga 4. — Jaja, wywożone przez osoby, zamieszkałe w pasie granicznym, w ilości najwyżej 100 sztuk jednorazowo . bez cła

23 Masło krowie oraz jego mieszaniny z innemi tłuszczami . . . 600,00

Uwaga 1. — Naturalne masło krowie, wywożone na podstawie zaświadczeń Ministerstwa Przemysłu i Handlu . . . . bez cła

Uwaga 2.—Masło, przeznaczone do własnego użytku osób, wyjeżdżających zagranicę, w ilości najwyżej 5 kg . . . . . bez cła

Uwaga 3. — Masło, wywożone przez osoby, zamieszkałe w pasie granicznym, w ilości najwyżej 10 kg jednorazowo . . . . bez cła

24 Pierze wszelkie 1000,00

Uwaga 1.—Pierze wszelkie oczyszczone, wzgl. odkażone, wywożone na podstawie zaświadczeń Ministerstwa Przemysłu i Handlu . . . . bez cła

Uwaga 2. — Pierze wszelkie nieoczyszczone lub nieodkażone, w drodze wyjątku — za pozwoleniem Ministra Skarbu . . bez cła

Uwaga 3.—Pióra oraz pręciki, wzgl. szypułki piór, służące dla celów zdobniczych i galanteryjnych, sortowane według kolorów i wielkości, powiązane w pęczki, jak również pióra indycze i kogucie nawet niepowiązane w pęczki, a przeznaczone dla tychże celów . . . . bez cła

Uwaga 4. — Materjał nawozowy z piór ptasich . . . . . . bez cła

Uwaga 5. — Pierze, zawarte w poduszkach, pierzynach i materacach, wywożonych nie w celach handlowych, jak np. w ruchu podróżnych, przy przesiedlaniu się i t. p. . . . . bez cła

25 Puch ptaków wszelki 3000,00

Uwaga 1.—Puch ptaków wszelki, oczyszczony, wzgl. odkażony, wywożony na podstawie zaświadczeń Ministerstwa Przemysłu i Handlu . . . . bez cła

Uwaga 2.—Puch ptaków wszelki nieoczyszczony lub nieodkażony, w drodze wyjątku — za pozwoleniem Min. Skarbu . . . bez cła

Uwaga 3.—Puch w poduszkach pierzynach i materacach, wywożonych nie w celach handlowych, jak np. w ruchu podróżnych, przy przesiedlaniu się itp. bez cła

26 Włosie i odpadki włosia wszelkie 600,00

Uwaga 1. — Włosie i odpadki włosia wszelkie przerobione, wywożone na podstawie zaświadczeń Ministerstwa Przemysłu i Handlu . . . . bez cła

Uwaga 2 — Włosie i odpadki włosia wszelkie nieprzerobione, w drodze wyjątku—za pozwoleniem Ministra Skarbu . . . . bez cła

27 Sierść wszelka 150,00

Uwaga 1. — Sierść wszelka oczyszczona, wywożona na podstawie zaświadczeń Ministerstwa Przemysłu i Handlu . . . bez cła

Uwaga 2.—Sierść wszelka nieoczyszczona, w drodze wyjątku — za pozwoleniem Min. Skarbu bez cła

28 Szczecina i odpadki szczeciny wszelkie 700,00

Uwaga 1. — Szczecina i odpadki szczeciny wszelkie przerobione, wywożone na podstawie zaświadczeń Ministerstwa Przemysłu i Handlu . . . . bez cła

Uwaga 2. — Szczecina i odpadki szczeciny wszelkie nieprzerobione, w drodze wyjątku — za pozwoleniem Ministra Skarbu . . . . bez cła

W związku z tem tygodnik „Polska Gospodarcza" pisze:

Wspomniane wyżej rozporządzenie ma na celu przedewszystkiem przystosowanie w miarę możności nomenklatury ceł wywo-

zowych do brzmienia obowiązującej taryfy celnej przywozowej, co wpłynie na przejrzystość statystyki handlu zagranicznego w zakresie wywozu towarów, podlegających cłom wywozowym, które zostały w nowej taryfie przegrupowane w ten sposób, że rudy i metale znajdować się będą obecnie na początku taryfy wywozowej, cła bowiem na te artykuły przedewszystkiem posiadają zasadniczo charakter właściwych ceł wywozowych: natomiast cła o charakterze opłat, umożliwiających standaryzację wywozu niektórych artykułów, jak np.: mięsa, jaj masła i t. d. — umieszczone zostały w końcu omawianej taryfy.

W stosunku do stanu dotychczasowego nowa taryfa — poza zmianami nomenklatury niektórych pozycyj — wprowadza nieliczne zmiany merytoryczne, a mianowicie: cło wywozowe od szmat, skrawków tkanin i t. d. zostało w nowej taryfie skreślone, od szeregu bowiem miesięcy było stale zawieszone i nie przewiduje się w najbliższej przyszłości konieczności przywrócenia jego mocy obowiązującej.

Omawiane rozporządzenie wprowadza nowe cło na pączki drzew iglastych; cło to ma charakter prohibicyjny, celem zaś jego jest uniemożliwienie wywozu pączków sosnowych i niszczenie tą drogą drzewek, które pozbawione pączków nie mogą się normalnie rozwijać.

Nowa taryfa celna wywozowa wejdzie w życie 14 dnia po ogłoszeniu z wyjątkiem poz. 16 (pączki drzew iglastych) i uwagi 2 do poz. 17 (ulgowa stawka wywozowa dla drewna olszowego), które mają wejść w życie równocześnie z dniem ogłoszenia odnośnego rozporządzenia.

Omawiana taryfa posiadać będzie odrębną, samodzielną numerację pozycyj

STOSUNKI HANDLOWE POLSKO-FIŃSKIE.

Fińsko-polski bilans handlowy w pierwszym kwartale b. r. wykazuje saldo aktywne na korzyść Polski w wysokości Fmk. 26.921.789.—.

Poniżej podajemy zestawienie porównawcze ilustrujące rozwój wartości wymiany handlowej polsko-fińskiej w I kwartale ostatnich 3 lat (dane w Fmk.):

Rok	Import z Polski	Eksport z Polski	Saldo aktywne
1934	28 426.191	1.504.402	26.921.789
1933	9.968.876	1.163.325	8.805.551
1932	8.931.130	975.247	7.855.873

Wysokie saldo aktywne w r. b. tłumaczyć należy niewątpliwie faktem, iż kupcy fińscy naskutek wojny handlowej z Niemcami pokryli w Polsce w szerszym, niż zazwyczaj zakresie, swoje zapotrzebowanie na towary, których wwóz z Niemiec chwilowo był zabroniony. Również polscy eksporterzy wyzyskali odpowiednio dogodną dla nich sytuację, nawiązując szereg nowych stosunków handlowych z rynkiem fińskim.

Poszczególne pozycje importu z Polski w I kwartale b. r. kształtowały się następująco w porównaniu do I kwartału 1933 roku:

Artykuł	I kw. 1934 r.	I kw. 1933 r.
Pasze i otręby	13.850.432	2.046.946
Węgiel	4.548.854	2.897.185
Zboże	4.025.381	355.156
Nawozy sztuczne	2.077.400	1.644.000
Chemikalja	929.017	1.127.602
Cukier	744.346	827.954
Drzewo i wyroby (dębina)	743.875	116.348
Oleje i smary	572.645	19.860
Nici, powrozy, sznury	239.893	21.813
Maszyny i narzędzia	172.925	—
Metale i wyroby metalowe	146.515	126.340
Biel cynkowa	115.357	182.602
Tkaniny	111.533	—
Przędza surowa	1.255	395.506

Najbordziej wzrosła wartość importu zbóż, pasz, drzewa, węgla, olejów oraz nawozów sztucznych. Mniejszą zwyżkę wartości wykazuje natomiast import nici i sznurów, tkanin, maszyn i narzędzi oraz metali i wyrobów metalowych. Import pasz z Polski wzrósł o 11.6 miljn. Fmk. przy jednoczesnem zmniejszeniu się wartości importu pasz z Niemiec o 11.8 miljn. Fmk. Również import zbóż wykazuje tę samą tendencję: z Polski wzrost o 3.6 miljn. Fmk., spadek zaś z Niemiec o 4.5 miljn. Fmk.

Co się tyczy spadku importu przędzy surowej, chemikalji oraz cukru, to tłumaczyć go należy zacieśnianiem stosunków handlowych przemysłu fińskiego z rynkiem angielskim pozycje te wykazują bowiem ważny wzrost importu z Anglji.

W wymianie handlowej Finlandji Polska zajmuje w I kwartale r. b. 10 miejsce wśród krajów importujących. Udział poszczególnych krajów w imporcie do Finlandji był następujący (w milj. Fmk.):

Kraj	I kw. 1934 r.
Anglja	197.6
Niemcy	165.1
Szwecja	93.4
Stany Zjednocz. A. P.	76.1
Z. S. R. R.	51.5
Danja	37.9
Belgja	31.4
Brazylja	30.3
Holandja	29.4
Polska	28.4

Przy wzmożonem zainteresowaniu się rynkiem fińskim Polska mogłaby zająć bliższe miejsce w imporcie fińskim.

Poselstwo R. P. w Helsinkach.

IMPORT KONSERW MIĘSNYCH DO WŁOCH.

W związku z możliwościami zbytu konserw mięsnych, winni eksporterzy uwzględniać wymagania rynku w zakresie opakowania konserw mięsnych importowanych do Włoch.

Wszystkie konserwy mięsne muszą być zaopatrzone w świadectwo pochodzenia i świadectwo weterynaryjne wystawione przez kompetentną władzę kraju pochodzenia. Te dokumenty zaświadczają, że produkty pochodzą od zwierząt, uznanych za zdrowe przed ubojem.

Konserwy mięsne muszą być w dobrym stanie podczas wizyty sanitarnej na miejscu. Puszki i inne naczynia zawierające te produkty muszą być dobrze zamknięte i muszą być zaopatrzone w napisy jasne i niewymazalne, zawierające nazwę firmy lub markę fabryczną. Za odpowiednie są uważane tylko te napisy wyciśnięte lub drukowane lakiem na ogniu, lub jakimkolwiek innym sposobem przygotowane, które dają gwarancję, że nie mogą być podrabiane lub uszkodzone. Mogą być również używane etykiety t. zw. „złocone" silnie przymocowane do puszki w taki sposób, że nie mogą odlepić się. Zamiast całej nazwy firmy produkującej można podać tylko jej skrót; w tym wypadku te skróty muszą być zarejestrowane w kompetentnym urzędzie w Rzymie (ufficio del marchio) i muszą o tem być powiadomione urzędy weterynaryjne na granicy i w portach.

Nie wolno oddawać do handlu i konsumcji produktów żywnościowych konserwowanych w puszkach lub innych naczyniach, jeżeli nie są zaopatrzone w następujące określenia:

a) jaki produkt zawierają,
b) rodzaj oliwy lub innej materji zużytej przy konserwacji,
c) ciężar netto zawartości,
d) nazwa firmy produkującej lub jej skrót
e) miejsce i kraj pochodzenia.

P. I. E.

ZMIANA STAWEK NA DRZEWO W ITALJI.

Nr. 94-ty „Gazzetta Ufficiale" z dnia 26 VI. br. ogłasza dekret królewski z daty 9 kwietnia br. nr. 607, mocą którego ulegają rewizji stawki celne na drzewo oraz wyroby drzewne. Na podstawie dekretu tego cło na drzewo pospolite, surowe, dotychczas wolne od cła, wynosić będzie zasadniczo lir. 2,25 za 100 kg., zaś na drzewo buk. i kasztanowe 3 lir. Drzewo półsurowe (zwyczajnie obrobione siekierą) również bezcłowe dotychczas, będzie opłacać stawki 6 lir. (ogólnie) i 8 lir. (buk i kasztan), drzewo w kręgach i polanach 9 i 12 lir. (przedtem 11 lir.), drzewo na zapałki 25 lir. (dotąd bez cła). Podwyższone zostały również stawki na specjalne gatunki drzew (legno fino). Stawka na dykty podwyższona została z 90 na 96 lir. za 100 kg., na drzewo opałowe na 2 lir. (bez cła), na węgiel drzewny 4 lir. (bez cła), mąkę drzewną — 5 lir. (3,65), wełnę drzewną 10 lir. (7,35), klepki — 10 lir. (bez cła) wiosła — 10 lir. (bez cła).

Dalsze podwyżki dotyczą łopat i żerdzi, beczek drzewnych, deszczułek i tafel na parkiety, mebli giętych, oraz ich części itp.

W szeregu z wymienionych artykułów drzewnych zainteresowany jest również wywóz polski. Odnosi się to przedewszystkiem do dykt (których wywieźliśmy w ostatnim roku za ok. 500.000 lir.), a dalej do mebli giętych, drzewa skrzynkowego, deszczułek i tafel parkietowych. Odbywające się właśnie rozmowy włosko — austrjackie każą przypuszczać, iż powyższe podwyżki mają m. in. na celu stworzenie wygodnego dla Włoch materjału nogocjacyjnego, tak w dziedzinie preferencyjnej, jak normalnych ceł konwencyjnych oraz kontyngentów.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 27 KWIETNIA DO 7 MAJA 1934 R.

AUSTRJA. Wysokość kontyngentu na węgiel na maj r. b. utrzymana została na poziomie kontyngentu za kwiecień t. j. 55.000 ton, przyczem kontyngent polski dla Górnego Śląska wynosi 27.650 t., dla Dąbrowy 6.100 ton.

BELGJA. W związku z zawarciami umowy clearingowej z Grecją przy imporcie następujących towarów pochodzenia z wszystkich innych państw niż Grecji, wymagane jest przedkładanie świadectwa pochodzenia, a mianowicie: kukurydzy, fasoli, śliwek, winogron, szmerglu, rudy ołowianej i cynkowej, win, tytoniu surowego i papierosów, projektowane jest wprowadzenie opłaty importowej na makuchy.

BUŁGARJA. Według zarządzeń Banku Narodowego wprowadzone zostały nowe przepisy w zakresie przepisów kompensacyjnych, dozwalające na dokonywanie transakcyj kompensacyjnych na podstawie wywozu artykułów mleczarskich.

CZECHOSŁOWACJA. Przymus znakowania krajem pochodzenia importowanych jaj rozszerzony został o tyle, że obecnie nie wystarcza podanie tylko kraju pochodzenia, lecz również wskazanie gatunku (świeże, chłodzone, wapnowane).

Rozporządzeniem Ministerstwa Handlu z dnia 18 bm. została przędza bawełniana z poz. 187 c włączona do systemu pozwoleniowego od dnia 21. IV. 1934.

W dn. 28 kwietnia r. b. opublikowana została nowa lista dewizowa. W odróżnieniu od systemu dotychczas obowiązującego, nowa lista ułożona jest w ten sposób, że zawiera spis wszystkich tych artykułów, dla przywozu których potrzebne jest poświadczenie Banku Narodowego o przydziale dewiz. Poprzednio będące w mocy listy dewizowe, ustalające artykuły wyłączone z pod obowiązku przedkładania świadectw dewizowych, straciły moc obowiązującą. Nowa lista obowiązuje od dnia 30 kwietnia b. r. W myśl jej postanowień przy imporcie towarów objętych ok. 90 pozycjami taryfowemi wymagane jest przedkładanie pozwoleń dewizowych.

DANJA. Komisja Dewizowa ustaliła wysokość kontyngentów dewizowych na okres maj—wrzesień w wysokości dotychczasowej, a nawet dla niektórych pozycyj przewidziano kwoty nieco wyższe.

EKWADOR. Wprowadzony został na okres przejściowy zakaz importu wozów osobowych, papieru listowego, kopert, materjałów z jedwabiu naturalnego i sztucznego, wyrobów dzianych z jedwabiu naturalnego i sztucznego i gramofonów.

FINLANDJA. Rada Ministrów uzyskała od parlamentu upoważnienie do wprowadzenia podatku wewnętrznego na margarynę, smalec sztuczny, mieszanki tłuszczowe, makuchy, mąki z nich, otręby pszenne i żytnie, pastewne mąki pszenne i żytnie oraz kukurydzę. Z otrzymanych w ten sposób sum powstać ma fundusz przeznaczony na cele interwencji rządowej dla stabilizacji cen masła (projektowana cena 29 Fmk za 1 kg. w hurcie.)

FRANCJA. Dekretem z dnia 28 kwietnia 1934 r. rozszerzoną została reglamentacja importu na następujące pozycje tar., obejmujące nawozy sztuczne a mianowicie: potaż żrący (0156) siarczan magnezowy (0.140), węglan potasowy (0 157) siarczan potasowy (0.159) chlorek potasowy (0.158) superfosfaty mineralne (0.379), skórki królicze, farbowane i uszlachetnione (poz. 493). Rozporządzeniem z dn. 29 kwietnia 1934 r. wprowadzono zwyżki cła na oleje lekkie z produkcji węglowej, surowe poz. 0179 a) —

dla motorów 14 fr. (dot. 2,50), benzol, toluol dla motorów 14 fr. (odt. 2,50 fr.) za 100 kg.

HISZPANJA. Z dniem 24 kwietnia 1934 weszły w życie zwyżki cła na narzędzia, silniki i raszple, poz. 363 a. b. 1 i 2, trójchlorek etylenu (952), szczotki z włosia i szczeciny poz. 1477.

HOLANDJA. Przedłużone zostało skontyngentowanie importu żarówek o dalsze 6 miesięcy (termin upływał z dn. 1 maja 1934 r.) i ustanowione nowe kontyngenty na obuwie wszelkiego rodzaju, przyczem za podstawę przyjęto 35% importu w latach 1929/30 i 31. Pozatem postanowił Rząd holenderski przedłużyć o dalsze 3 miesiące kontyngent importu makuchów, przyczem według miarodajnych wyjaśnień kontyngentowaniu podlegają makuchy lniane, z orzecha ziemnego, sojowe, kokosowe i makuchy wytworzone z innych materjałów. W d. 3 maja 1934 ogłoszone zostało w holend. D. U. rozporządzenie, przedłużające kontyngentowanie importu skór o dalsze 8 miesięcy— za podstawę przyjęto 40% importu w latach 1930/31 na skóry podeszwowe, transmisyjne, dla wyrobów siodlarskich, a dla skór służących za podszewkę kontyngent ten sam — lata bazowe — 1931/32 r.

INDJE BRYTYJSKIE. Upływający z dn. 30 marca 1934 r. termin podwyższonej opłaty celnej za sól przedłużony został do 30 kwietnia 1935 r.

WP. IRLANDJA. Wprowadzone zostały premje wywozowe na zapałki, ocet świece, wapno palone i gaszone. drożdże, świeże owoce, soki, marmelady i t. p. z owoców.

ŁOTWA. Komisja Kontroli Przywozu wyznaczyła kontyngenty na drugi kwartał 1934 r.; naogół wysokość kontyngentów uległa wybitnemu zmniejszeniu przeciętnie o 10 — 15% w porównaniu z pierwszym kwartałem. Podział kontyngentów między firmy uskuteczniać będą Sekcje Komisji.

NIEMCY. „Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung" ogłosiła w dn. 4 maja r. b., że kwota dewiz przydzielanych na podstawie pozwoleń ogólnych i specjalnych na pokrycie należności z tytułu dostaw towarów zagranicznych wyznaczona zostaje na maj r. 1934 w wysokości 25% kontyngentu globalnego. Kredyty rembursowe mogą być wykorzystane do wysokości 50%.

RUMUNJA. Nowy system przywozowy wprowadzony został w życie z dn. 2 maja 1934 r. Jego celem jest stworzenie podstaw do wyrównania bilansu handl. Wprowadza on pewne ulgi w zakresie importu potrzebnych przemysłowi rumuńskiemu surowców, jednocześnie utrudnienia przywozu wielu towarów. Wymiana handlowa z krajami, posiadającemi z Rumunją dodatni bilans handlowy, może być dokonywana jedynie na podstawie kompensaty. Opłaty pobierane od licencyj przywozowych tworzyć mogą fundusz przeznaczony na cele popierania eksportu. Załączanie wizowanych świadectw pochodzenia jest nadal wymagane. Warunkiem dokonania importu na zasadzie kompensaty jest uprzednie wywiezienie towarów rumuńskich.

SZWAJCARJA. Z dniem 1 maja 1934 r. weszły w życie rozporządzenia wprowadzające reglamentację importu szeregu towarów m. innemi reglamentacji podlegają następujące towary: smalec wieprzowy poz. 95, drzewo opałowe iglaste (2226), meble gięte, (2636) listwy do ram (272/273) wyroby szczotkarskie bejcowane (285 a), papier z poz. 299, 01 i 306 c i 307 c, wyroby z tektury (3386, 340a/6), przędza wełniana mieszana z bawełnianą. (356/9), chodniki i dywany z juty (430/431, 506/507), opony i dętki (522), gwoździe do butów kute (776), maszyny i aparaty chłodzące (882 c/i) i frezarki wszelkiego rodzaju o wadze 5000 kg. i poniżej (8956/8986 U. G.) lakiery, pokosty (1113) żarówki 1148/9) itp. Ustalone zostały pozatem opłaty licencyjne od powyższych towarów, w wysokości od 0.30 do 10 fr. szwaj. od 100 kg.

SZWECJA. Projektowana jest zwyżka cła na papier szmerglowy z 7 na 10 kor., pokrycia na parasole z jedwabiu i innych materjałów, nieglazurowanych i glazurowanych płyt posadzkowych i wprowadzenie dodatkowej opłaty celnej w wysokości 15% ad. val. na odzież (poz. 598 — 611) przybrana futrem, clenie rur poz. 785 (dot. cło 5 kor. — 100 kg.), według pozycji 784 — 785 (6 ewent. 8 kr. od 100 kg.).

TUNIS. Zmiana przepisów celnych, jaka nastąpiła w Tunisie, nie polega na wprowadzeniu kontyngentów, natomiast wydany w dn. 6 marca r. 1934 (ogłoszony w dn. 9 marca) dekret rządu tuniskiego upoważnia Dyrektorów: Finansów, Rolnictwa, Handlu i Kolonizacji do wydawania rozporz. wprowadzających zezwolenia importu (licence d'importation) na towary, na które nałożono kontyngenty we Francji. Zezwolenia te wydawane będą bez ustalenia z góry wysokości przywozu, t. j. bez wyznaczania kontyngentów. Dekret ten stwarza poważne utrudnienia dla eksportu zagranicznego, a więc również i polskiego.

Na zasadzie tego dekretu opublikowane zostało zarządzenie Dyrektorów: Skarbu, Rolnictwa, Handlu i Kolonizacji, wprowadzające przymus uzyskiwania zezwoleń na import roślin strączkowych i jęczmienia.

TURCJA. Na mocy traktatu zawartego z Niemcami w dn. 20 kwietnia 1934, dopuszczony został pozakontyngentowy import następujących towarów niemieckiego pochodzenia: przędzy jedwabnej, szczotek do ubrań, wszelkiego rodzaju reklam, haftów i aplikacyj wełnianych i jedwabnych, butelek zwyczajnych i innych naczyń szklanych w połączeniu z metalami, żelaza, drutu do pakowania, rur żelaznych i stalowych, drutu miedzianego, wozów osobowych, atramentu i amoniaku.

URUGWAJ. Rozporządzeniem z dn. 13 marca 1934, zabroniony został tranzyt kart do gry, specyfików leczniczych, jedwabiu i wyrobu z jedwabiu, perfum, spirytualij, tabaki i papierosów.

W. BRYTANJA. Dekretem z dn. 4 maja 1934 r. podwyższone zostało cło na maszyny do pisania do wysokości 20% ad valorem. Pokrywy, futerały i t. p. do maszyn do pisania, liczenia i t. p. opłacają cło w wysokości 3 sh od 1 lb. szpule do taśm — 6 sh. od 1 lb.

Z mocą obowiązującą od 3 maja 1934 wprowadzono zwrot cła na konserwy z wiśni, z dniem 27 kwietnia r. b. na dykty i forniery. Podniesione zostało cło na octan ołowiany z 10 na 25%, pozatem zmieniono niektóre cła ad valorem na cła specyficzne.

WŁOCHY. „Gazzetta Ufficiale" z dnia 18. 4. ogłasza dekret ministerstwa finnasów, ustanawiający dodatkowy kontyngent wolnocłowy na nitrat sodu, surowy, naturalny (poz. 715, b. 1 tar. cel.) w wysokości 300 ton na 1-y semestr r. 1934 (obok istniejącego już poprzednio na mocy ustawy z dn. 29, VII. 1931 kontyngentu w równej wysokości).

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma polsko-amerykańska pragnie otrzymać od firm zainteresowanych rynkiem Ameryki Płn. szczegółowe oferty z cenami, wzorami i katalogami. E/11044/4H/Ch.

Firma czechosłowacka zainteresowana jest objęciem przedstawicielstw polskich firm eksportowych. E/10917/3K/Ch.

Firma holenderska poszukuje dostawców artykułów sportowych, jak namioty, plecaki itd. P/9789/54/Sz.

Firmy w Prusach Wschodnich skupują dreny, sączki itp. artykuły meljoracyjne. P/10986/65/Sz.

Firmy w Helsingforsie pragną zakupić przybory sportowe, jak piłki, buty itd. P/10962/54/Sz.

Firma angielska interesuje się importem z Polski drewienek do wyrobu zapałek. P/8807/59/Ro.

Wielki dom handlowy w Chicago zaopatrujący swych klijentów we wszystko, począwszy od konfekcji a skoń-

czywszy na różnych aparatach precyzyjnych, nadesłał Instytutowi katalog wyrobów, na które ma zapotrzebowanie i które chce nabywać w Polsce. 10445/64/P/R.

Firma holenderska interesuje się importem z Polski bukowych klepek do beczek dla masła. P/10463/40/Ro.

Firma kanadyjska interesuje się importem w większych ilościach nożyków kieszonkowych, oraz stołowizny. Zapłata nieodwołalną akredytywą. 10591/4H/R.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powoływać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

UDOGODNIENIA KOMUNIKACJI Z WYBRZEŻEM MORSKIEM.

O północy z dn. 14 na 15-tego bm. wejdzie w życie nowy rozkład jazdy.

Poczynając od godzin wieczornych dnia 14 bm. znaczna ilość pociągów będzie uruchamiana według zmienionego doraźnie rozkładu jazdy, aby o północy z 14 na bm. ruch pociągów odbywał się w miarę możności, według nowego rozkładu.

Nowy rozkład jazdy cechuje wydatna redukcja pociągów w okresie t. zw. martwym, a bardzo powiększona ilość pociągów w okresie t. zw. sezonów. Pomimo zmniejszenia naogół ilości pociągów, dzięki stosowanemu przesunięciu układu tras, nowy rozkład jazdy nietylko nie pogarsza komunikacji, niezbędnej dla codziennych potrzeb gospodarczych, okresowych szkolnych, turystycznych, do zdrojowisk, lecz ją w pewnych okresach sezonowych nawet znacznie ulepsza. Zwłaszcza ulepszona zostanie komunikacja z Gdynią i wybrzeżem morskiem, górami i zdrojowiskami.

Jeżeli chodzi o stolicę, to między Warszawą i Gdynią będą kursować dwie pary pociągów pospiesznych całorocznych — jedna przez Grudziądz, druga — przez Toruń; jedna para pociągów pospiesznych sezonowych przez Toruń i jedna para poc. posp. sezonowych przez Grudziądz. Do codziennego ruchu przeznaczone są pociągi pospieszne: a) dzienne (przez Toruń), odchodzące z Warszawy Gł. o godz. 15 min. 35, przychodzące do Gdańska o godz. 22,32 a do Gdyni o godz. 23,04; z powrotem odchodzące z Gdyni o godz. 14,50, z Gdańska 16,55 i przychodzące do Warszawy Gł. o godz. 22,25;

b) nocne (przez Grudziądz), odchodzące z Warszawy Gł. o godz. 23,45 ,przychodzące do Gdańska o godz. 6,54 ,do Gdyni 7,27, a w okresie od 30. 5. do 1. 9. do Helu na godz. 10,18; z powrotem z Helu o godz. 20,25 tylko od 31. 5. do 2 .9., zaś z Gdyni stale o godz. 23,28, z Gdańska 23,59 i przychodzące do Warszawy Gł. na godz. 7,05.

Para sezonowych pociągów pospiesznych Warszawa—Hel przez Toruń kursować będzie tylko w okresie 30,5 — 1. 9. Z Warszawy o godz. 8,30, przyjście do Gdańska o godz. 15,27, do Gdyni 16,00 ,do Helu 18,57; z powrotem od 31. 5. — do 2. 9. z Helu o godz. 7,05, z Gdyni 9,47, z Gdańska 10,16, przyjście do Warszawy Gł. o godz. 17,30.

Para pociągów przyspieszonych Warszawa — Hel przez Grudziądz, t. zw. kąpielowych jednorazowo 9. 6. i codziennie od 15. 6. do 1. 9. z Warszawy o godz. 21,20, przyjście do Gdyni 6,02, do Helu 8,28; z powrotem jednorazowo 10,6 i codziennie od 16,6 do 2,9, z Helu 19,05, z Gdyni o godz. 21,49, przyjście do Warszawy na godz. 6,20. Te pociągi nie będą się zatrzymywały na terenie W. M. Gdańska.

Na okres masowego powrotu z wybrzeża morskiego od 14. 8. do 20. 8., t. zn. przed nowym rokiem szkolnym będą w ruchu specjalne pociągi przyspieszone Hel — Warszawa przez Toruń według normalnej taryfy, wyłącznie z miejscówkami za dopłatą, z odjazdem z Helu o godz. 9 min. 25, z Gdyni 12,15, przyjście do Warszawy na godz. 20,45.

Co do takich poważniejszych ośrodków, jak Lwów, Kraków, Katowice, Poznań, to mają zapewnioną komunikację z wybrzeżem morskiem pociągami pospiesznemi Lwów — Gdynia, które w okresie od 30. 5. do 1. 9. będą przedłużone do Helu. Te pociągi będą przechodziły od 15.5 przez Poznań, a będą odchodziły ze Lwowa o godz. 15,35, z Krakowa 21,30, z Katowic 23,27, z Poznania 5,15, z Bydgoszczy 7,35 i będą przychodziły do Gdańska na godz. 10,03, do Gdyni na godz. 10,33, zaś do Helu w okresie 30. 5. — 1. 9. na godz. 13,21; z powrotem z Helu tylko w okresie 31. 5. — 2. 9. o godz. 16,15, zaś codziennie z Gdyni o godz. 19,19, z Gdańska 19,49, do Bydgoszczy na godz. 22,20, do Poznania 0,35, do Katowic 6,28, do Krakowa 8,37 i do Lwowa na godz. 14,30. Te pociągi są skomunikowane we Lwowie w obu kierunkach z poc. osobowemi Lwów — Stanisławów — Śniatyn — Załucze.

W celu odciążenia na przestrzeni Katowice — Hel wspomnianych wyżej pociągów pospiesznych, będą kursowały między Katowicami i Helem przez Gdańsk przyspieszone pociągi kąpielowe codziennie w okresie od 15. 6. do 1. 9. według normalnej taryfy, bez dopłaty za pośpiech. W tych pociągach będzie prowadzony wagon bezpośredni z Krakowa do Helu. Rozkład tych pociągów będzie następujący: z Krakowa odj. 17,12, z Katowic 18,47, z Poznania 0,35, z Bydgoszczy 3,10 przyjście do Gdańska na godz. 6,00, do Gdyni na godz. 6,32, a do Helu na godz. 9,22, z powrotem od 16. 6. do 2. 9. z Helu odj. 19,33, z Gdyni 22,44, z Gdańska 23,26, do Bydgoszczy

na godz. 2,29, do Poznania na godz. 4,57, do Katowic 10,45, do Krakowa na godz. 12,40. Te pociągi są skomunikowane w Katowicach z pociągami pospiesznemi dziennemi Warszawa—Wiedeń—Praga—Budapeszt—Belgrad w obu kierunkach.

Prócz podanych wyżej pociągów są przewidziane pociągi osobowe Katowice — Gdynia przez Karsznicę — Kościerzynę z odjazdem z Katowic o godz. 23,53 do Gdyni na godz. 12,19, z Gdyni odjazd 19,10, do Katowic na godz. 8,47.

W okresie wzmożonego ruchu przed nowym rokiem szkolnym, t. zn. od 14. 8. do 20. 8. uruchomione będą z Helu specjalne pociągi przyspieszone do Poznania według taryfy normalnej, bez dopłaty za pośpiech, lecz z miejscówkami za dopłatą. Odjazd z Helu 10,20, z Gdyni 12,45, z Gdańska 13,18, do Bydgoszczy na godz. 16,18, a do Poznania na godz. 19,05.

Łódź ma zapewnioną codzienną komunikację z Gdynią parą bezpośrednich nocnych pociągów osobowych z odjazdem z Łodzi Kal. o godz. 22,00, przyjazd do Gdyni na godz. 8,32; z Gdyni o godz. 22,00, do Łodzi przyjazd 7,56. W okresie od 15. 6. — 1. 9. te pociągi będą prowadziły wagon sypialny 1, 2, 3 Łódź — Gdynia w poniedziałki, środy i piątki; z powrotem we wtorki, czwartki i niedziele, a oprócz tego codziennie w tym okresie bezpośredni wagon 1, 2, 3 klasy Łódź Kal. — Hel, z przyjściem na Hel o godz. 11,40 i odjazdem z Helu o godz. 19,05. Prócz tego Łódź ma zapewnione odpowiednie połączenia z przedmieściem w Kutnie do pociągów pospiesznych do Gdańska, Gdyni i z powrotem.

ZGŁASZANIE POSTULATÓW CO DO ZMIAN ROZKŁ. JAZDY POCIĄGÓW.

Ministerstwo Komunikacji przesyła nam komunikat następujący:

,,Wobec napływu do Ministerstwa Komunikacji i Dyrekcyj kolejowych wniosków o uwzględnienie proponowanych zmian w rozkładzie jazdy, jaki wejdzie w życie od 15 maja r. b. Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości interesowanych, że przesyłanie wniosków nieosiągnie obecnie swego celu, gdyż nowy rozkład jazdy już został oprac. a jego druk jest już na ukończeniu. Prace nad nowym rozkładem jazdy rozpoczynają się corocznie w początkach sierpnia roku, poprzedzającego nowy rozkład, od wyjaśnienia i ustalenia konkretnych zadań P. K. P. w ruchu międzynarodowym. Wnioski dotyczące zmian lub ulepszeń komunikacji międzynarodowej, są wysyłane w końcu sierpnia na doroczną Europejską Konferencję Rozkładów Jazdy i Bezpośrednich Kursów oraz do interesowanych zagranicznych zarządów kolejowych, a to w celu przestudjowania tych wniosków przez interesowane zarządy jeszcze przed Europejską Konferencją.

Wnioski te tak co do rozkładu jazdy pociągów, jak i prowadzenia wagonów bezpośredniej komunikacji w ruchu zagranicznym są załatwiane ostatecznie na wspomnianej Europejskiej Konferencji jaka odbywa się corocznie w pierwszej połowie października.

Po Europejskiej Konferencji i w zależności od jej wyników Ministerstwo Komunikacji opracowuje plan układu nowego rozkładu jazdy w krajowym ruchu dalekim oraz miejscowym, który to plan jest podstawą do opracowania przez Dyrekcje w szczegółach nowego rozkładu jazdy: pociągów pasażerskich w ciągu listopada i grudnia, a pociągów towarowych — w ciągu stycznia, lutego i marca. Nie jest to okres czasu zbyt długi, jeżeli się zważy, że w grę wchodzi opracowanie jaknajściślejsze wszelkich podręczników służbowych, plakatów ściennych i Urzędowego Rozkładu Jazdy z uwzględnieniem tak bezpieczeństwa, jak i zadań techniczno-ruchowych oraz połączeń komunikacyjnych wszystkich pociągów na P. K. P., których przebieg przekracza rocznie 120 miljonów pociągo-kilometrów. W ciągu kwietnia uskuteczniany jest druk powyższych wydawnictw, które po wydrukowaniu podawane są od 1 maja do wiadomości interesowanych.

Ze względów wyżej przytoczonych interesowane instytucje i osoby powinny przedstawiać swe wnioski do Ministerstwa Komunikacji lub odnośnych Dyrekcyj Kolejowych corocznie najpóźniej w następujących terminach:

a) jeżeli chodzi o pociągi międzynarodowe — do 15. 8.

b) jeżeli chodzi o pociągi wewnętrznej komunikacji — do 15. 10.

Daty te Ministerstwo Komunikacji przypomni w specjalnych komunikatach we właściwym czasie.

Nadmienić przytem należy, że przy opracowaniu rozkładu jazdy są rozważane najróżnorodniejsze wnioski, bardzo często rozbieżne lub zawierające żądania wygórowane. Wobec tego w ostatecznym wyniku, ze względu na ograniczone możliwości, zwłaszcza w okresie spadku przewozów, kiedy koleje są zmuszone do stosowania większych oszczędności, jest uwzględniana tylko część wniosków, odpowiadająca potrzebom najwięcej istotnym".

Kierownik Działu: (—) Mgr. Domrazek.

Za zgodność z rękopisem załatwienia: B. P.

(—) Radtke.

SPRAWY TURYSTYCZNE

Z GDYŃSKIEGO ZWIĄZKU PROPAGANDY TURYSTYCZNEJ.

Dnia 11 bm. odbyło się pod przewodnictwem prezesa J. Rummla posiedzenie zarządu gdyńskiego Związku Propagandy Turystycznej. Na porządku dziennym posiedzenia złożone zostało sprawozdanie z przebiegu obrad dwóch komisyj, badających specjalnie

sprawy turystyki a mian.: komisji turystycznej Zw. Izb Przem. Handlowych, której posiedzenie odbyło się w Poznaniu 28 ub. m. oraz wojewódzkiej komisji turystycznej, która obradowała dnia 30 ub .m. pod przewodnictwem p. Wojewody Pomorskiego Kirtiklisa.

Wśród spraw poruszonych tak w jednej jak i drugiej komisji wysunęły się na czoło zagadnienia przystosowania naszych ośrodków turystycznych do wymogów zbliżającego się sezonu letniego. Zwrócono przytem specjalną uwagę na konieczność przywrócenia przez Min. Komunikacji ulg kolejowych dla powracających z letnisk, jak to było w latach poprzednich.

Zastanawiano się również nad podniesieniem stanu sanitarnego naszych kąpielisk morskich, przyczem skonstatowano, że pod tym względem jedynie Gdynia stoi na wysokości zadania.

Przedstawiciel Komisarjatu Rządu złożył b. interesujące dane o projekcie rozbudowy Gdyni.

Znamiennem jest również, że akcja Gdyńskiego Związku Propagandy turystycznej ma być przeprowadzana w ścisłym kontakcie ze Starostwem Morskiem w Wejherowie, przyczem dążyć się będzie do propagowania wycieczek do Kaszubskiej Szwajcarji.

Przed zamknięciem zebrania ustalono termin walnego zgromadzenia Związku na dzień 25-go bm.

TARGI I WYSTAWY

MIĘDZYNARODOWA WYSTAWA W BRUKSELI W R. 1935.

W roku 1935 ma się odbyć w Brukseli Wystawa Międzynarodowa. Już od szeregu miesięcy czynione są przygotowania, polegające na przystosowaniu odpowiednich terenów i wzniesieniu odpowiednich gmachów i pawilonów wystawowych. Najwspanialej ma wyglądać wielki pałac wystawowy, prace nad budową którego są już tak dalece posunięte, że hale boczne niebawem będą już ukończone. Hala centralna zapowiada się jako gmach monumentalny. Ostatnio król Belgów Leopold III obecny był przy założeniu kamienia pamiątkowego wielkich pałaców wystawowych, które będąc wybudowane z materjałów trwałych, pozostaną na placach wystawowych na stałe. Już w chwili obecnej zgłoszony jest udział w wystawie 15 państw, co już przekracza ilość państw, które uczestniczyły w poprzednich wystawach międzynarodowych powszechnych. Ostatnio zgłosiła oficjalnie swój udział w wystawie Holandja.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

IMPORT ŚLEDZI SOLONYCH DO POLSKI PRZEZ PORT RYBACKI W GDYNI od początku roku 1933 do 31 marca 1934 r.

W okresie tym przeładowano w porcie rybackim ogółem 80.704/1 beczek oraz 27.313/2 beczek śledzi solonych, to jest około 15 tysięcy ton, z czego do Magazynów Tranzytowych Śledziowych złożono bezpośrednio ze statków beczek 64.258/1 i 20.922/2 — dowieziono z portu gdyńskiego samochodami 936/1 i 33/2 — przekazem z Gdańska 602/1 i 116/2 — załadowano bezpośrednio ze statków na wagony 7.770/1 i 120/2 beczek, razem 73.566/1 i 21.291/2, na śledzie jarmudzkie przypada 35.103/1 — 13.343/2, na szkockie przypada 11.672/1 — 3.739/2, na islandzkie 4.114/1 — 2.897/2, na norweskie 14.907/1 i 1.091/2.

Przybyło statków ze śledziami ogółem 64, z czego statków norweskich przybyło 44, niemieckich 8, holenderskich 4, estońskich 3, łotewskich 1 i szwedzki jeden. Towar z tych statków zmagazynowano wyłącznie w składach śledziowych, nie chłodzonych.

Oprócz tego w składach chłodzonych Hali i Chłodni Rybnej zaskładowano w miesiącach letnich śledzi solonych szkockich 2.261/1 — 2.575/2 beczek oraz 4.887/1 i 3.447/2 beczek islandzkich razem 7.138/1 i 6.022/2 beczek, ilości te dowieziono bezpośrednio na 10 statkach (norweskich 5, niemieckich 2, duńskich 2, szwedzkich 1).

W tym czasie wysłano z portu rybackiego około 1500 wagonów śledzi do kraju, oraz tranzytem do Rumunji i Czechosłowacji, ponadto wysyłano większe transporty śledzi barkami do kraju oraz statkami do państw bałtyckich, do Niemiec, Palestyny.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę przywóz śledzi solonych z polskich połowów, który w tymże czasie wynosił około 8.000 ton to otrzymamy ogólną sumę 23 tys. ton przeładowanych śledzi solonych w porcie rybackim w Gdyni.

NOTOWANIA ŚLEDZI SOLONYCH NA RYNKU GDYŃSKIM.

Tendencja na rynku słaba, dążność do zniżkowania z powodu zakończenia się sezonu śledziowego oraz z powodu braku towaru na składach. Ceny od dłuższego czasu utrzymują się mniejwięcej na równym poziomie, i tak ostatnio notowano za dużą beczkę ocloną franco wagon Gdynia:

Szkockie: I trade — matfull od 94—98 zł, maties 94 zł, smallmaties — wyczerpane, spent 68 zł.

II-gi trade: matfull od 93—95 zł, maties 94 zł, small maties od 82—84 zł. Castlebay, stornoway-full, matfull, maties jedna cena od 94—96 zł.

Jarmudzkie: Trójka Bloomfieldsa — matfull 88 zł. maties 84 zł, smallmaties 80 zł, I trade — matfull 84 zł, maties 81 zł, smallmaties 78 zł, spent 70 zł: II trade-matfull 75 zł, maties 74 zł, smallmaties wyczerpane.

Islandzkie: Prima extra large 67—68 zł, drugi gatunek od 60 do 62 zł, trzeci gatunek od 45 do 48 zł.

Norweskie: Sloefulls 4/5, 5/6, 6/700 od 31—32 zł, Vaar 4/5, 5/6, 6/700 od 30—32 zł., Fettheringe i moskaliki (Schneideheringe rok 33.) wyczerpane, moskaliki rok 34 od 78—80 zł, matjesy norweskie (pochodzenia islandzkiego) od 45—50 zł, mleczaki (milchner) 38 zł.

Cena za 2 półbeczki jest droższa o 4 zł.

GOŚCIE FRANCUSCY W PORCIE RYBACKIM.

W zeszłym tygodniu odwiedzili port rybacki w Gdyni francuscy eksporterzy śledzi. Była to pierwsza wizyta tego rodzaju przemysłu francuskiego. Goście francuscy szczegółowo informowali się o sytuacji w handlu śledziami w Polsce i weszli w kontakt z przedstawicielami polskich firm śledziowych

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Kotka piątek	Helsingfors sobota
Cieszyn	15. 5.	19. 5.	23. 5.	—	26. 5.
Capella	22. 5.	26. 5.	30. 5.	—	2. 6.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — z Gdyni 22. 5. s/s Seine — z Gdyni 11. 6.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Neptun	21. 5.	26. 5.	23. 5.
Minos	28. 5.	2. 6.	30. 5.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 16. 5. — z Gdańska 18. 5.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 23. 5. — z Gdańska 25. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni 17. 5.
s/s Ingeborg — z Gdyni 23. 5.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 5. 6.

Do Helsingborg — Malmö

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 21. 5.   s/s Egon — z Gdyni 28. 5.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 16. 5. — z Gdańska 18. 5.
s/s Erna — z Gdyni 30. 5. — z Gdańska

Do Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 20. 5.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 16. 5. — z Gdańska 17/19. 5.
s/s Iwan — z Gdyni 30. 5. — z Gdańska 31/5.—2/6.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 12. 6.

Do Królewca (Königsberg) — Libawy (Libau)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Wilhelm Lühring — z Gdyni 23. 5.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Minos — z Gdańska 19. 5.   s/s Neptun — z Gdańska 26. 5.

Do Lübecki

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Nordland — z Gdyni 17. 5.

Do Hamburga (Hamburg)

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Gdyni 19. 5. — z Gdańska 19. 5.
s/s Little Evy — z Gdyni 28. 5. — z Gdańska 29. 5.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Jacoba	19. 5.	22. 5.
E. Russ	22. 5.	26. 5.
Brake	26. 5.	29. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów położonych nad Łabą.
Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s	Odjazdy — Sailings Gdynia	Gdańsk
Tczew	29. 5.	2. 6.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 25. 5. — z Gdańska 24. 5.
s/s Akershus — z Gdyni 8. 6. — z Gdańska 7. 6.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdyni 21. 5. — z Gdańska 19. 5.
s/s Jaederen — z Gdyni 4. 6. — z Gdańska 2. 6.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 22. 5. — z Gdańska 25. 5.
s/s Cieszyn — z Gdyni 29. 5. — z Gdańska 1. 6.
s/s Chorzów — z Gdyni 5. 6. — z Gdańska 8. 6.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska“ przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem“ i „Ludwig Kolberg“ odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Odjazdy — Sailings

s/s	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Diana	12. 5.	17. 5.	19. 5.
Pylades	15. 5.	21. 5.	23. 5.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska“ S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Irisen	22. 5.	25. 5.	1. 6.
Cieszyn	29. 5.	1. 6.	7. 6.
Irisen	5. 6.	8. 6.	15. 6.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 24. 5. — z Gdańska 26. 5.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Amazone — z Gdyni 22. 5. — z Gdańska 24. 5.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 22. 5. — z Gdyni 24. 5.
s/s Lech — z Gdańska 5. 6. — z Gdyni 7. 6.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 29. 5. — z Gdyni 31. 5.

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 23. 5. — z Gdyni 24. 5.
s/s Lwów — z Gdańska 30. 5. — z Gdyni 31. 5.

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Minorca — z Gdyni 19. 5.
s/s Helder — z Gdyni 26. 5.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 22. 5.
s/s Seine — z Gdyni 11. 6.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ebro — z Gdyni 21. 5.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Anna — z Gdyni 28/30. 5.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 19. 5.
s/s August Schultze — z Gdyni 15. 6.

Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni i Gdańska 19. 5.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Palermo — z Gdyni 23. 5. — z Gdańska — 22. 5.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Smaland — z Gdyni 28. 5. — z Gdańska 1. 6.
m/s Vikingland — z Gdyni 2. 6. — z Gdańska 30. 5.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Minnequa — z Gdyni 18. 5.
s/s Scanpenn — z Gdyni 20. 5.
s/s Scanstates — z Gdyni 30. 5.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 1. 6.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s San Francisco — z Gdyni 19. 5.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Equator — z Gdańska ca 21. 5. — z Gdyni 23. 5.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)
Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Bath — z Gdyni 2. 6.

Gdynia — Cape Town — Algoa Bay — Mossel Bay — Durban — East London — Laurenco Marqués

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Troja — z Gdyni 8. 6. m/s Hammaren — z Gdyni 20. 6.

Gdynia — Cape Town — Fremantle — Adelaide — Melbourne — Sydney — Brisbane

m/s Troja — z Gdyni 8. 6.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanmail — 26. 5.		s/s Scanstates — 19. 5.
s/s Sagaporack — 2. 6.		s/s Argosy — 25. 5.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko 17. 5.	s/s Kościuszko 29. 5.
s/s Pułaski 1. 6.	s/s Pułaski 13. 6.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Kościuszko 19. 5.	s/s Kościuszko 29. 5.
s/s Pułaski 3. 6.	s/s Pułaski 13. 6.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.
Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Capella	22. 5.	26. 5.	30. 5.	—	2. 6.
s/s Śląsk	29. 5.	2. 6.	6. 6.	—	9. 6.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
E. Russ	19. 5.	22. 5.	26. 5.
Brake	23. 5.	26. 5.	29. 5.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	26. 5.	29. 5.	2. 6.

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Hamburga 15. 5. — do Gdyni 18. 5.
s/s Little Evy — z Hamburga 23. 5. — do Gdyni 26. 5.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Chorzów 19. 5. z Rotterdamu — s/s Śląsk 26. 5.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Pylades	15. 5.	21. 5.	23. 5.
Condor	19. 5.	27. 5.	26. 5.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Śląsk 19. 5. z Antwerpji — s/s Irisen 27. 5.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — s/s Condor 17. 5. — w Gdyni 24. 5.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Neptun	17. 5.	21. 5.	23. 5.	26. 5.
Minos	24. 5.	28. 5.	30. 5.	2. 6.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lech	17. 5.	20. 5.	22. 5.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	24. 5.	27. 5.	29. 5.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lublin	17. 5.	20. 5.	23. 5.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi				Przyjazd
	Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdańsk/Gdynia
m/s Tampa	7. 4.	13. 4.	19. 4.	25. 4.	19. 5.
s/s Vinstra		8. 5.	15. 5.	21. 5.	16. 6.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania kawy

	Termin wyjścia			Przyjazd	
	z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	Gdynia	Gdańsk
par. Aura	27. 4.	29. 4.	1. 5.	31. 5.	2. 6.

Gdynia — Gdańsk — Lewant

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	Termin wyjścia							Przypuszczalny termin nadejścia
	Pireus	Istanbul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Gdynia—Gdańsk
par. Smaland		22. 4.						25. 5.
s/s Roland	13. 5.	11. 5.	15. 5.		29. 4.		5. 5.	17. 6.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

par. August Schultze — wychodzi z Casablanca 21/25. 5. — oczekiwany w Gdyni 13/15. 6.

Japonja — Filipiny — Chiny — Półn. Malakka — Gdynia

Polska Agencja Morska (PAM.)

m/s Medon — odjazd z Singapore 17. 4. — przyjazd do Gdyni 25. 5.

ADAM TOMASZEWSKI

NOWOCZESNA ORGANIZACJA

URZĄDZEŃ BIUROWYCH

G D Y N I A

ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA

(W domu gdzie Izba Przemysłowo - Handlowa)

KONTA BANKOWE: KOMUN. KASA OSZCZĘDNOŚCI GDYNIA — — — — P. K. O. POZNAŃ NR. 212.758

TELEFON NR. 1055

Hurtowy i detaliczny skład papieru, materjałów piśmiennych i artykułów biurowych.

Księgowość przebitkowa.

Powiększywszy zakres działania, zaopatrzyłem skład swój w duży wybór towaru.

Dostawy do urzędów i biur po niskich cenach.

Korzystne źródło zakupu dla odsprzedawców.

Leonard Hybichow

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca od wagi, miary i ilości towarów. Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA-PORT — Telefon 15-24

Feliks Guziewicz

Zaprzysiężony przez izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów, Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — Tel. 10-25

BIURO BUDOWLANE

F. SKĄPSKI i S-ka, INŻYNIEROWIE Sp. Akc.

TEL. 1746-1744 **GDYNIA** UL. PORTOWA

Wykonuje wszelkie roboty wchodzące w zakres BUDOWNICTWA

TOWARZYSTWO SPEDYCYJNE

J. H. BACHMANN

Sp. z o. p.

Starowiejska 26 **GDYNIA** Telefony: 16-93, 16-94

Spedycja lądowa i morska Specjalność: Przeładunek bawełny

BIURO BUCHALTERYJNO-REWIZYJNE

M. PACOSZYŃSKIEGO zaprzysiężonego rzeczoznawcy ksiąg handlowych

ul. Abrahama 9 — dom Marszała — Telefon nr. 1294

Sporządzanie i analiza bilansów. Reorganizacja, rajonalizacja księgowości. Prowadzenie księgowości w abonamencie

TREŚĆ:

KOLEJOWE

LISTY PRZEWOZOWE

Z DRUKIEM FIRMY

wykonują po najtańszych cenach

ZAKŁADY GRAFICZNE BOLESŁAWA SZCZUKI

Telefon 80 Wąbrzeźno - Pomorze ul. Mickiewicza 1

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 25 maja 1934 r. | NR. 14

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

RZUT OKA NA WYNIKI UKŁADU W SPRAWIE KORZYSTANIA Z PORTU GDAŃSKIEGO

Ogłoszenie danych statystycznych za marzec pozwala na rzucenie okiem na pierwsze półrocze, które upłynęło od dnia 1 października 1933 r., tj. od chwili, gdy wszedł w życie układ polsko-gdański z dnia 18. 9. 1933 r. w sprawie korzystania przez Polskę z portu gdańskiego.

Jak wiadomo przy regulowaniu tej sprawy przyjęto metodę wskazania pewnych kwot, jako norm wytycznych dla przeładunku w porcie gdańskim. Układ przewidywał przeładowanie w ciągu całego roku w porcie gdańskim w wywozie 4.139.900 ton i 267.933 tony w przywozie, co daje razem ogólną kwotę przeładunku w wysokości 4.407.833 tony.

Z danych statystycznych za marzec rb. wynika, że w rzeczywistości w ciągu półrocza od 1. 10. 33 r. — 31. 3. 34 r. w zakresie towarów objętych układem, przeładowano w porcie gdańskim ogółem 3.029.829 ton, z czego w wywozie 2.870.013 ton i 159.816 ton w przywozie.

Widzimy z powyższego, że w pierwszem półroczu od chwili zawarcia układu cyfra przeładunku w porcie gdańskim, osiągnęła niemal 69% (68,7%) normy przewidzianej w układzie na okres roczny.

Jeżeli chodzi o cyfry bardziej szczegółowe to sprawę obrazuje poniższe zestawienie:

Nazwa towaru	Przewidziany przeładunek roczny w tonach	Przeładowano od 1. X. 1933 do 31. III. 1934 r.	
		w tonach	w % przewidzianego przeładunku rocznego
	Przywóz		
1. Kawa	4.000	1.567	39,1
2. Kakao	2.400	1.429	59,5
3. Herbata	750	321	42,9
4. Śledzie solone	35.000	23.404	66,8
5. 6. Fosforyty i superfosfaty	11.500	21.529	187,0
7. Tłuszcze i oleje zwierzęce	19.000	7.966	41,7
8. Skóry	3.000	910	30,3
9. Nasiona	14.500	8.172	56,4
10. Rośliny	9.500	2.569	27.0
11. Żywica, balsam i kauczuk	1.800	1.149	63,8
12. Wyroby gumowe	1.300	572	44,1
13. Tłuszcze i oleje roślinne	11.000	1.343	12,2
14. Garbniki	14.600	3.322	22,7
15. Rudy i piryty	90.000	58.850	65,1
16. Miedź	700	237	33,8

Nazwa towaru	Przewidziany przeładunek roczny w tonach	Przeładowano od 1. X. 1933 do 31 III. 1934 r. w tonach	w % przewidzianego przeładunku rocznego
17. Metale i wyroby metalowe	10.000	3.968	39,7
18. Papier	10.000	6.159	61,6
19. Przędza	5.400	3.455	63,8
20. Orzechy i migdały	500	1.098	218,5
21. Żelazo i stal	5.700	9.032	158,6
22. Żużle Thomasa	10.000	368	3,7
23. Owoce	2.000	619	30,8
24. Śledzie świeże	283	285	100,1
25. Ryż	5.000	1.492	29,8
	Wywóz		
1. Zboże	300.000	291.768	97,5
2. Mąka	25.000	41.241	165,6
3. Spirytus	2.000	119	6,0
4. Sól	10.010	1.680	16,8
5. Otręby, makuchy, pasze	20.000	10.328	51,6
6. Melasa	30.000	4.907	16,4
7. Nafta, parafina i produkty	50.000	20.425	40.9
8. Skóry	1.700	460	27,1
9. Drzewo	560.000	415.175	74.3
10. Strączkowe	38.000	31.821	83.5
11. Nasiona i rośliny	12.800	6.781	52.9
12. Węgiel i koks	3 000.000	2.003.733	66,7
13. Smoła, terpentyna	6.500	3.140	48,3
14. Sole, potas, saletra i soda	34.000	13.942	40,9
15. Cynk	9.200	2.357	25,6
16. Papier	5.700	2.016	35,5
17. Konfekcja	500	293	58,6
18. Siarczan amonu	16.500	13.647	82.8
19. Metale i wyroby metalowe	18.000	6.180	34,3

Jak z powyższego wynika nie we wszystkich towarach sprawa przedstawia się jednakowo: w szeregu artykułów przeładunek w porcie gdańskim osiągnął znaczne nadwyżki, np. przy wywozie zboża i mąki, drzewa i węgla oraz przy wywozie fosforytów, rud i żelaza. W szeregu innych artykułów, natomiast, przewidywania układu okazały się zbyt optymistyczne i przeładunek w ich zakresie nie osiągnął wytyczonej cyfry. Zaznaczyć jednak należy, że już w chwili zawierania układu zdawano sobie dokładnie sprawę z tego, że przytoczonych w nim cyfr nie można traktować jako normy sztywnej i że samo życie wprowadzi do układu potrzebne korektywy. Wyrazem tego jest artykuł układu, który przewiduje kompensatę niedoborów w zakresie jednych towarów przez nadwyżki w zakresie innych (artykuł III.)

O ile chodzi o całokształt sprawy, to z zastrzeżeniem, że okres półroczny nie jest wystarczający do wyciągania ostatecznych wniosków, z uwagi na sezonowy charakter przeładunku właściwy poszczególnym towarom, już w chwili obecnej można stwierdzić z pewnością, że okres od 1. 10. 1933 r. do 31. 3. 1934 r. był dla przeładunku w porcie gdańskim okresem pomyślnym.

Co się zaś tyczy dalszych wniosków, które nasuwają się na podstawie dotychczasowego doświadczenia, to zdaje się stawać coraz bardziej oczywistem, że wysokość przeładunku w porcie gdańskim zależy wyłącznie od ogólnej konjunktury w zakresie handlu zamorskiego i od umiejętności Gdańska przystosowania się do gospodarczych warunków zaplecza.

Eustachy Wołłowicz,

Z PAŃSTWOWEJ RADY KOMUNIKACYJNEJ

O NOWYCH ROZKŁADACH JAZDY.

Po prawie trzyletniej przerwie wznowiono działalność Państwowej Rady Komunikacyjnej. Na pierwszem posiedzeniu, dnia 18 kwietnia rb. ukonstytuowały się prezydja poszczególnych Komitetów Rady w następujący sposób:

1) **Komitet Taryfowy**

Przew. p. B. Chodkiewicz, zastępcy: pp. Taszycki, Babiński.

2) **Komitet Eksploatacyjny**
Przew. inż. A. Krzyżanowski, zastępcy: pp. Baniewicz, Drzażdżyński.

3) **Komitet nowobudujących się kolei żel.**
Przew. inż. A. Dunin Ślepść, zastępcy: pp. Kaplicki, Natanson.

4) **Komitet publicznych dróg kołowych**
Przew. inż. A. Kühn, zastępcy: pp. Mirowski, Bol. Przedpełski.

5) **Komitet dróg wodnych**
Przew. gen. Kwaśniewski, zastępcy: pp. Kleszczyński, Olszewski.

6) **Komitet do spraw koordynacji przewozów kolejowych, samochodowych, wodnych i lotniczych**
Przew. inż. W. Czapski, zastępcy: pp. Korzon, Makowski.

Następnie, na odbytych posiedzeniach komitetowych, ustalono plan prac i rozpatrzono szereg wniosków członków Rady.

Rzeczywista praca Rady koncentruje się w Komitetach, z których najważniejsze znaczenie dla całego życia gospodarczego kraju ma Komitet Taryfowy, skupiający pełną uwagę członków Rady. Komitet Taryfowy poprzedniej Rady, pod wysoce doświadczonem kierownictwem i obecnego prezesa p. Chodkiewicza, potrafił złagodzić niejedną groźną dla życia gospodarczego sprawę z dziedziny taryf kolejowych.

Celem opracowania projektu reformy taryf kolejowych w odniesieniu przedewszystkiem do przewozów masowych i to pod hasłem „zbliżenia Kresów do Centrum Kraju" Komitet Taryfowy, liczący około 80 członków, wyłonił ze swego grona ścisłą komisję składającą się z 12 członków, która już rozpoczęła swe prace. Przedstawicielem w komisji terenów, objętych zasięgiem działalności Izby P. H. w Gdyni, jest inż. A. Dziedziul, przedstawicielem terenu Izby Poznańskiej — Dr. Okoniewski.

Na pierwszem posiedzeniu Komitetu Taryfowego przyjęty został wniosek członków Rady reprezentujących Pomorze i Gdynię, dotyczący zaniechania stosowania t. zw. łamanej taryfy pomiędzy linjami P. K. P., a linją Herby Nowe — Gdynia, paraliżująco oddziaływującej na przedsiębiorstwa i warsztaty rolne, leżące na zachód od tej linji, a zmuszonych nią się posługiwać. Specjalne niedogodności odczuwają z tego powodu niektóre powiaty środkowego i północnego Pomorza. Aczkolwiek poszczególne paragrafy koncesji dla linji Herby Nowe — Gdynia utrudniają natychmiastową realizację tego wniosku, jednak oczekiwać należy pod tym względem rezultatów dodatnich w najbliższej przyszłości.

Ożywioną pracę rokują również posiedzenia Komitetu Dróg Kołowych, który zajmuje się sprawami dróg kołowych i motoryzacją kraju, a więc i ruchem autobusowym. Fatalny stan dróg kołowych w Polsce i coraz malejąca ilość kursujących na drogach polskich pojazdów mechanicznych, wysokość cła na samochody przy zupełnym prawie braku własnych wytwórni samochodowych, wysokość opłat drogowych itd. już na pierwszem posiedzeniu Komitetu akcentowane silnie były nietylko przez członków Rady, lecz i przedstawicieli Ministerstwa Komunikacji, co tu podkreślić należy. Zadaniem Komitetu będzie wskazać na środki i sposoby do wybrnięcia z błędnego i niebezpiecznego dla obrony kraju koła, w które zapędziła nas nieprzemyślana polityka drogowa i samochodowa. Jak zaznaczył jeden z członków Państwowej Rady Komunikacyjnej „potrzebny nam jest tani i dobry samochód, a kto go wyprodukuje i nam sprzeda, jest obojętnem. Dalej czekać na to niepodobna".

Również podkreślono nie zawsze planowe wydatkowanie funduszów, przeznaczonych na drogi kołowe (na r. b. przeznaczono około 16 milj. na nowe szosy i przebudowę starych, natomiast ani grosza na samą konserwację istniejących dróg).

Reszta Komitetów porusza sprawy, mniej może ważne dla życia gospodarczego, lub też ściśle fachowe, jak Komitet Eksploatacyjny i inne.

Śmiemy wyrazić nadzieję, że Pan Minister Komunikacji i jego najbliżsi współpracownicy przychylnie ustosunkują się do poczynań i prac Państwowej Rady Komunikacyjnej. Doświadczenia z poprzednich Rad wykazują, że współpraca Rady z Min. Kom. była dotąd zawsze harmonijną i nacechowaną wielkiem wyrobieniem społecznem i zrozumieniem dla potrzeb ogólnopaństwowych ze strony samej Rady. Przerwany w ciągu 3 lat kontakt sfer gospodarczych z Ministerstwem Komunikacji niewątpliwie utrudniał przedstawicielom Ministerstwa należyte orjentowanie się co do postulatów i potrzeb życia gospodarczego kraju. Mamy nadzieję, że ponownie nawiązany kontakt nie dozna zbyt szybkiego rozluźnienia i przerwania.

*

A teraz kilka uwag pod adresem Dyrekcji Kolejowej w Toruniu. Sfery gospodarcze zapraszane są co rok przez Dyr. Kolejową do wyrażania swych życzeń przy układaniu nowego rozkładu jazdy, o czem poucza nas ostatni komunikat Min. Komunikacji (Biuletyn Izby P. H. Nr. 13/34). Wiemy, że trudno wszystkim dogodzić, jednak to, co nam przyniósł tegoroczny nowy rozkład wygląda na robotę mało poważną i zrobioną, że tak powiemy, na kolanie.

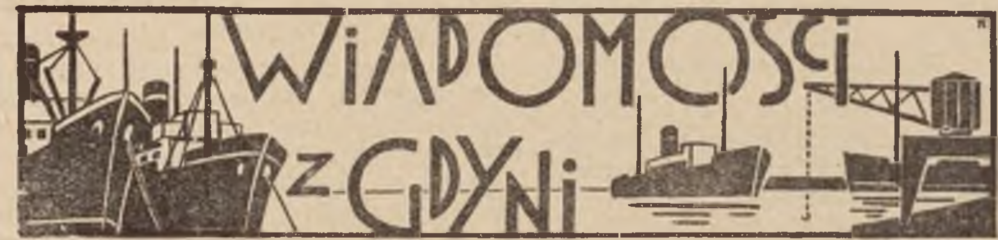
Przykład: Chełmno, miasto z większym garnizonem i korpusem kadetów, faktycznie pozbawione zostało nietylko połączeń z Bydgoszczą i Grudziądzem, lecz również i z Toruniem, siedzibą Urzędu Wojewódzkiego i DOK. By dostać się rano na godz. 9,35 do Torunia, trzeba wyjechać z Chełmna o godz. 5,10 (a więc 54 km. jedzie się 4 godz. 25 m.!) Następny pociąg odchodzi do Torunia o godz. 14-tej

— od 5,10 do 14 godz. niema ani jednego pociągu. A w Kornatowie i Unisławiu, jadąc do Grudziądza i Bydgoszczy prawie zawsze czekać trzeba 1—1½ i więcej godzin (41 i 52 km. z Chełmna) na dalsze połączenia.

Nie należy się dziwić, że przy takim rozkładzie pociągi kursować będą bez pasażerów. Nie lepiej wygląda i na innych szlakach bocznych na Pomorzu. W Chełmnie dotąd było na obu linjach po 6 par pociągów, obecnie pozostało po 3, — bo 3 poprostu nagle skreślono bez dostosowania pozostawionych pociągów do faktycznych potrzeb i połączeń.

Możeby kierownicze czynniki Dyrekcji wejrzeć zechciały w tak niespotykane lekceważenie potrzeb ludności. Konieczna jest natychmiastowa rewizja rozkładu na tych linjach (i na innych), nie czekając na jesienną zmianę rozkładów jazdy. Obecny rozkład jest nie do zniesienia, chyba, że zamiast pociągów Dyrekcja uruchomi na tych linjach regularny ruch autobusowy. O koniecznych połączeniach Dyrekcja Kolejowa jest należycie poinformowaną.

Inż. A. Dziedziul,
członek Państwowej Rady Komunikacyjnej



PRACE IZBY.

POSIEDZENIE PREZYDJUM IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI.

W dniu 16. bm. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby naszej p. inż. Napoleona Korzona posiedzenie Prezydjum Izby, podczas którego omówione zostały sprawy. mające stanowić przedmiot obrad Plenarnego Zebrania, wyznaczonego na dzień 24. bm. oraz szereg zagadnień wewnętrzno - organizacyjnych. Rozpatrzony był również projekt nowego statutu Związku Izb P.-H.

PLENARNE ZEBRANIE IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI.

W dniu 24. bm. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. inż. Napoleona Korzona XVI Plenarne Zebranie naszej Izby. W zebraniu tem wzięło udział 52 radców izbowych, co stanowi więcej niż ⅔ całego Plenum.

Zebranie zagaił dłuższem przemówieniem p. Prezes Izby, poświęcając je zagadnieniom organizacyjnym naszej Izby i pracom nad powołaniem do życia Związku Izb Przemysłowo-Handlowych R. P. Następnie Dyrektor Mgr. pr. Henryk Krupski zdał sprawozdanie z działalności Izby od czasu ostatniego Plenarnego Zebrania oraz z roków służbowych, odbytych w Toruniu, Grudziądzu, Inowrocławiu i Starogardzie. P. Dyr. Krupski przedstawił zadanie roków służbowych, jako instytucji, mającej na celu bezpośrednie zbliżenie Izby z miejscowemi sferami gospodarczemi i zaznajomienie się na miejscu z ich najbardziej aktualnemi postulatami. W sprawozdaniu swem udzielił p. Dyr. Krupski wyjaśnień, dotyczących spraw, poruszonych przez zainteresowane sfery w czasie roków.

Następnie przedłożył, w imieniu Komisji Rewizyjnej, jej przewodniczący p. Dyr. Grabowski, zebraniu szczegółowe sprawozdanie z rewizji gospodarki finansowej Izby za rok 1933. Komisja stwierdziła, iż gospodarka ta prowadzona była celowo i oszczędnie. W konsekwencji p. Dyr. Grabowski zgłosił wniosek Komisji o udzielenie Prezydjum Izby absolutorjum, które też zostało jednogłośnie uchwalone.

W dalszym ciągu obrad uchwaliło Zebranie Plenarne en bloc złożony przez Prezydjum projekt nowego Statutu Izby, opracowanego na podstawie obecnie obowiązujących ustaw o izbach przemysłowo-handlowych, z uwzględnieniem nowych warunków, wytworzonych przez przyłączenie do Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni części dawnej Izby Bydgoskiej. Statut ten będzie po zatwierdzeniu go przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu obowiązywał przy przeprowadzaniu wyborów do Izby w roku bieżącym. Plenarne Zebranie zgłosiło jedynie poprawkę, mającą na celu zachowanie dotychczasowej ilości wiceprezesów Izby tj. 7.

W związku z mającemi nastąpić w roku bieżącym wyborami do Izby, Plenarne Zebranie dokonało wyboru Głównej Komisji Wyborczej Izby; pozatem Plenarne Zebranie wybrało specjalny komitet dla zbadania sprawy budowy własnego gmachu Izby w Gdyni, wreszcie w związku z rezygnacją przez p. Dyr. Krupskiego z mandatu zastępcy członka Państwowej Rady Komunikacyjnej, Plenarne Zebranie na jego miejsce wybrało

Radcę Izby p. inż. Namysłowskiego, reprezentującego w pierwszym rzędzie interesy rejonu b. Izby Przemysłowo — Handlowej w Bydgoszczy.

POSIEDZENIE KOMISJI MORSKIEJ.

W dniu 16 bm. odbyło się w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni pod przewodnictwem p. Dyrektora J. Rummla posiedzenie Izbowej Komisji Morskiej, na którem obecny był również p. Prezes Izby Inż. Napoleon Korzon W obradach wzięli udział członkowie Komisji, Wiceprezesi Izby pp.: Rawicz-Szczerbo i L. Byczkowski, dyrektor Kollat, dyrektor Ciencia-ła, dyrektor Mucha, Inż. Dziedziul, korespondenci Izby pp.: dyrektor Michalewski i dyrektor Dr. Kasprowicz, dyrektor Izby p. Henryk Krupski i Wicedyrektor p. J. Kawczyński.

W toku obrad Komisji poruszone były między innemi sprawy następujące: prace przeładunkowe w porcie, organizacja dalszych prac nad ustaleniem zasad administracji portu gdyńskiego, ustalenie charakteru pracy rzeczoznawców portowych, oraz sprawozdanie z posiedzeń Międzyizbowej Komisji Turystycznej i Wojewódzkiej Komisji Turystycznej. W dyskusji nad tem sprawozdaniem podniesiony był projekt zorganizowania przez Izbę Gdyńską wycieczki morskiej sfer gospod., tak z Gdyni, jak i z całej Polski, do jednego z portów zachodnio-europejskich, w celu zaznajomienia się z organizacją pracy portowej. Komisja postanowiła prosić Prezydjum Izby o zorganizowanie wycieczki, jako mającej wielkie znaczenie dydaktyczne.

UKONSTYTUOWANIE RADY EKSPORTOWEJ PRZY IZBIE.

W wyniku kilkutygodniowych prac przygotowawczych, dnia 17 maja b. r. nastąpiło utworzenie Rady Eksportowej przy Izbie naszej i ukonstytuowanie jej tymczasowego prezydjum.

Rada Eksportowa, powołana przez Prezydjum Izby, jednocząc w swem łonie przedstawicieli firm z terenu działalności Izby, najbardziej zainteresowanych i kompetentnych w sprawach eksportu, ma za zadanie wydawanie opinji co do wytycznych dla działalności eksportowej w zapleczu Izby; pozatem korzystanie z wyników prac Rady będzie udostępnione wszystkim sferom w kraju, zainteresowanym eksportem zamorskim.

W skład tymczasowego prezydjum Rady weszli pp.: dyr. Hordyński (Łuszczarnia Ryżu), dyr. Mack (fabryka krzeseł „Gościcino") i konsul Dereziński (delegat Państwowego Instytutu Eksportowego w Gdyni). Z urzędu do składu prezydjum należy dyr. Izby p. H. Krupski.

Jako organ wykonawczy Rady ma powstać specjalne biuro przy Referacie Eksportowym Izby dla wykonania prac bezpośrednio z działalnością Rady związanych. Zadaniem biura tego będzie dostarczenie eksporterom niezbędnych informacyj co do techniki eksportu, zapotrzebowań rynków zagranicznych, oraz w poszczególnych wypadkach załatwianie czynności technicznych, związanych z eksportem. Pod tym ostatnim względem wchodzić będzie w rachubę pomoc ze strony biura drobniejszym przemysłowcom, w szczególności zaś rzemiosłu. Już w dniach najbliższych tymczasowe prezydjum opracuje regulamin działalności Rady Eksportowej i ustali ogólne wytyczne dla pracy biura. Izba już w chwili obecnej posiada szereg zgłoszeń stałych abonentów dla odbioru informacyj powstającego biura Rady Eksportowej.

POŁOŻENIE GOSPODARCZE W GDYNI ZA MIESIĄC KWIECIEŃ 1934 R.

W ogólnem położeniu gospodarczem zmiany większe nie zaszły.

Sytuacja na rynku pieniężnym przedstawiała się w sposób następujący: zaprotestowano w Gdyni ogółem 340 sztuk weksli na sumę zł 67.721,56.

W stosunku do miesiąca poprzedniego nastąpił zatem wzrost protestów ilościowo o 20 sztuk, sumarycznie zaś spadek o zł 53.698,55.

6 miejscowych instytucyj kredytowych skupiło w styczniu br. walut i dewiz na łączną sumę zł 5.640 tys., czyli o 355 tys. zł mniej niż w marcu.

Suma wkładów utrzymała się na poziomie poprzedniego miesiąca.

W przemyśle, handlu i rzemiośle zmian większych nie zanotowano. Ożywienia doznały pewne grupy rzemiosła związane z budownictwem, w którem naogół panuje ożywienie.

DALSZE USPRAWNIENIE SŁUŻBY CELNEJ W PORCIE.

Na skutek podziału obszaru portu na 3 okręgi dozoru celnego od 1 bm. Urząd Celny w związku z dotychczasowemi spostrzeżeniami, oraz w celu dalszego usprawnienia służby celnej portowej wprowadził następujące zmiany w podziale terytorjalnym wspomnianych okręgów, a mianowicie: 1) I okręg rozciąga się na terenie basenów: Prezydenta, Południowego wraz z Rybackim i Węglowym, aż do urządzeń przeładunkowych firmy „Skarboferm" włącznie. 2) III okręg dozoru — od urządzeń „Skarbofermu" wyłącznie do magazynów „Cukroportu" włącznie. 3) II okręg dozoru działać będzie na terenie od magazynu f-my „Fetter" włącznie aż do nabrzeża Indyjskiego (do terenu wolnego obszaru celnego).

Magazyny f-my „Fetter" i „American Scantic Line" włączone zostają zatem do terenu działania II okręgu dozoru.

ROZPORZĄDZENIE O OPŁATACH PORTOWYCH.

W „Monitorze Polskim" z dnia 18 maja br. Nr. 113 poz. 155 ukazało się rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 8. V. 34 r.

o opłatach portowych, pobieranych w państwowych morskich portach handlowych oraz o ustalaniu taryfy niektórych z tych opłat. Rozporządzenie ustala następujące opłaty: a) za wejście i wyjście statku (tonażowe), b) za postój statku (postojowe), c) za przystań i nabrzeża (przystaniowe), d) za wyładowanie lub przyjęcie pasażera (pasażerskie), e(za wyładowanie lub naładowanie towaru (ładunkowe), f) za służbę pilotową (pilotowe), g) za korzystanie z administrowanych przez władze portowe urządzeń portowych jak: magazynów, dźwigów i innych.

Następnie rozporządzenie to ustala taryfy opłat wymienionych wyżej od a do f.

Taryfy opłat za korzystanie z urządzeń portowych (magazynów, dźwigów itp) będą ustalone osobnem rozporządzeniem, do czasu wydania tego rozporządzenia obowiązują taryfy dotychczasowe.

Na podstawie powyższego rozporządzenia dyrektor Urzędu Morskiego został uprawniony w wypadkach gospodarczo uzasadnionych do stosowania zniżki taryfowej w granicach do 25% ogłoszonej taryfy.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie 10-go dnia po ogłoszeniu, tj. dnia 28 maja br.

ZNACZENIE GDYNI DLA OŻYWIENIA STOSUNKÓW HANDLOWYCH POMIĘDZY POLSKĄ A Z. S. S. R.

Niejednokrotnie podnoszone było znaczenie, jakie Gdynia mieć może dla ożywienia stosunków handlowych pomiędzy Polską a ZSSR. W pierwszym rzędzie wchodzi tu oczywiście w rachubę ożywienie obrotów morskich pomiędzy portami Gdynią a Leningradem, a następnie rozwój tranzytu sowieckiego przez terytorjum Polski i Gdynię.

O ustosunkowaniu się ze strony miarodajnych czynników sowieckich do tych spraw świadczy pogląd wypowiedziany przed paru dniami przez p. Tamarina, nowomianowanego przedstawiciela handlowego ZSSR. w Polsce, w rozmowie z przedstawicielem Agencji Prasowej „Iskra".

P. Tamarin m. in. powiedział: „Najlepszym dowodem naszego zainteresowania Gdynią jest fakt, że jeszcze w ciągu roku bieżącego przybędą do portu gdyńskiego okręty sowieckie z towarami, przeznaczonemi dla Polski i krajów sąsiednich. Muszę dodać, że obecnie prowadzone są w Moskwie rokowania z „Wniesztorgtransem", mające na celu przejęcie reprez. sowieckich firm transportowych przez Polską Agencję Morską w Gdyni. Rokowania te, prowadzone przez radcę handlowego ambasady polskiej w Moskwie p. Żmigrodzkiego, znajdują się obecnie na dobrej drodze.

Z oświadczenia tego wynika, że już w najbliższym czasie można się liczyć ze wzrostem znaczenia Gdyni, jako portu, obsługującego handel polsko-sowiecki.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W KWIETNIU 1934 R.

W ciągu miesiąca kwietnia w porcie gdańskim dał się zanotować wzrost ogólnej ilości przeładunków, która wyraziła się w liczbie 538.976,4 ton, z czego na przywóz przypadło 33.922,8 ton na wywóz zaś 505.053,6 ton. Zaznaczyć przytem należy, że w przywozie dał się zanotować w porównaniu do miesiąca poprzedniego, pewien, aczkolwiek nieznaczny, spadek. Spadek ten wyraził się w liczbie 2.462 tony, w porównaniu do kwietnia roku ubiegłego przywóz zmniejszył się zaledwie o niepełne 600 ton. W wywozie natomiast zanotować należy poważny wzrost tak w stosunku do marca br., jak i do kwietnia roku zeszłego. W porównaniu do marca rb. wzrost sięga 86 665,6 ton, zaś do kwietnia 176.628 ton.

Główne zmiany w rodzaju przywiezionych towarów przedstawiają się w sposób następujący (w nawiasach liczby z kwietnia z. r.): zmniejszył się przywóz nasion 688,1 t. (2019.6), kakao 73,7 ton (179,9), śledzie solone 611,4 ton (996,0), siarczan amonu 0 (448), inne rudy 524,3 ton (7186,6), tłuszcze zwierzęce i roślinne 664,2 ton (1453,0), ruda żelazna 17,5 ton (139,9). Wzrósł przywóz kawy — 290,3 ton (215,8), fosforytów 8756,1 ton (0), przędzy wełnianej 67,9 ton (34,8) oraz żelaza i stali 2021,3 ton (402,1).

Na zwiększenie ogólnego wywozu wpłynęło przedewszystkiem zwiększenie wywozu żyta 43.002 ton (7311,0), jęczmienia 10.813,4 ton (6667,9), mąki pszennej 8516,0 t. (275,6), węgla 324.519,7 ton (199.239,1) i drzewa tartego 67.029,1 ton (45.875,2). Nie tak znacznie wzrósł wywóz makuchów — 444,8 ton (225). Zmniejszenie wykazały towary następujące: pszenica 1466,0 ton (2630), rośliny strączkowe 2351,3 ton (3690,6), bekony 109,1 ton (144,1), smary 993.2 ton (7934), parafina 761,4 ton (1464,5), cynk 351,5 ton (652,1) oraz cukier 87,4 ton (424,3).

Rezultaty ogólne przeładunku towarów w porcie gdańskim za pierwsze cztery miesiące br. w przywozie przedstawiają się w sposób następujący:

styczeń — kwiecień 1934 r.	—	152.237,1 ton
styczeń — kwiecień 1933 r.	—	133.260,5 ton
wzrost		18.966,6 ton

W wywozie za ten sam okres liczby są następujące:

styczeń — kwiecień 1934 r. —	1.898.601,8 ton
styczeń — kwiecień 1933 r. —	1.431 214,4 ton
wzrost	467.387,4 ton

Ogólny wzrost obrotów przeładunkowych wynosi więc 486.354,0 ton, czyli o blisko 32 proc.

RUCH STATKÓW W ROTTERDAMIE W KWIETNIU 1934 R.

W ciągu kwietnia do portu w Rotterdamie zawinęło ogólem 1089 statków o łącznej pojemności 1.754.833 n. t. r., w tym samym miesiącu roku ubiegłego zawinęło statków 927 o pojemności 1.451.928 n. t. r., od początku roku do kwietnia włącznie w roku bieżącym zawinęło 4.181 statków o łącznej pojemności 6.504.568 n. t. r., dla tego samego okresu roku ubiegłego odnośne dane wynosiły 3.714 statków o pojemności 5.903.389 n. t. r. Z danych tych wynika, że ruch statków w Rotterdamie w roku bieżącym wzrósł tak pod względem ilości statków jak i tonażu o około 10%.

INDEKS FRACHTOWY W DANJI ZA MARZEC 1934 R.

Frachtowy indeks w Danji według obliczeń duńskiego Urzędu Statystycznego wyraził się w marcu br. liczbą 97,5, co w porównaniu z miesiącem poprzednim wykazuje spadek o 1.8 punktów.

Kształtowanie się indeksu stawek frachtowych w Danji za okres roczny marzec 1933 — marzec 1934, przedstawia się w sposób następujący: (za 100 przyjmuje się stan styczeń — marzec roku 1925):

1933	Marzec	103.9
	Kwiecień	100,8
	Maj	99,0
	Czerwiec	98,5
	Lipiec	98,2
	Sierpień	99,2
	Wrzesień	98,6
	Październik	99,3
	Listopad	98,3
	Grudzień	98,9
1934	Styczeń	99,7
	Luty	97,5

Przyczyną stałego spadku indeksu frachtowego widzieć należy w spadku frachtów węglowych i stałego obniżania się frachtów na zboże. Pozatem zniżkowo kształtowały się frachty na owoce z krajów południowych.

„LEVIATHAN“ ZNÓW NA LINJI.

Przyśpieszona budowa w Anglji transatlantyku „N 534“ i fakt połaczenia Cunard Line z White Star Line. które budują ten statek, ożywił aktywność United States Lines. 9 czerwca nastąpi pierwszy odjazd z Nowego Yorku unieruchomionego od roku Leviathan'a. który odbędzie kilka podróży do Europy. Niewątpliwie Amerykanie liczą również z zarysowującem się pewnem ożywieniem w ruchu pasażerskim przez Atlantyk.

Po tych podróżach podobno Leviathan ma być wycofany z ruchu. a równocześnie rozpocząć się ma według pogłosek budowa statku zastępczego kosztem 11—15 milj. dolarów, ostateczna decyzja budowy jednak jeszcze nie zapadła.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE DLA POLSKIEGO DRZEWNICTWA DO NIEMIEC.

Podpisaniem w dniu 7. III. 1934 r. polsko-niemieckiej umowy handlowej została z dn. 15. III. 1934 r. zniesiona niemiecka taryfa maksymalna (Obertarif) na tarcicę, miękkie drewno bednarskie. drewno heblowane, posadzkowe oraz niektóre wyroby z drewna.

Błędem byłoby poddawać się iluzji, że z chwilą zniesienia Obertarif otworzyły się możliwości z przed wojny celnej względnie z okresu prowizorycznych polsko-niemieckich umów, regulujących w latach 1927/28 i 1929/30 eksport drewna polskiego do Niemiec. Struktura rynku niemieckiego uległa bowiem w międzyczasie zasadniczym zmianom, które odzwierciadlają się w niemieckiej polityce celnej, ustanawiającej wysokie cła autonomiczne pod kątem widzenia samowystarczalności. Zadaniem tych ceł jest ułatwianie przywozu surowca. lecz utrudnianie importu drewna obrobionego i wyrobów z drewna. Pragnąc zwiększyć samowystarczalność. Niemcy

wprowadzają w życie wewnętrzne taryfy przewozowe, których celem jest potanienie transportu z prowincyj bogatych w lasy do okolic, wykazujących niedobór w zakresie zaopatrywania się w drzewo.

Sytuację najlepiej ilustrują dane statystyczne. Ogólny przywóz do Niemiec surowca, jak dębiny, drewna bukowego i innego twardego, liściastego miękkiego, opałowego, iglastego, papierówki i kopalniaków wynosił 5 milj. ton w r. 1929, 1,5 milj. ton w r. 1932 i 3,1 milj. ton w r. 1933. Spadek w r. 1933 w stosunku do 1929 wyraził się cyfrą 1,9 milj. ton czyli 38%. Drewno polskie, na którem nie ciążyło cło maksymalne, wykazało spadek z 1,8 milj. ton w r. 1929 do 0,5 milj. ton w roku 1933, przyczem należy zauważyć, że w r. 1932 przywieziono z Polski tylko 245.000 ton.

Tymczasem ogólny przywóz do Niemiec tarcicy z drewna dębowego i innego twardego, miękkiego liściastego oraz iglastego utrzymał się w r. 1933 — pomimo niewątpliwego ożywienia na rynku budowlanym — na poziomie z r. 1932 (ca. 598.000 ton), będąc daleki od importu z r. 1929 w wysokości 1,8 milj. ton. Tarcica polska, której przywóz wyniósł w r. 1929 jeszcze 430.000 ton, z powodu ciążącej na niej stawki maksymalnej nie odgrywała w latach ubiegłych praktycznie żadnej roli.

Zmianie uległa również struktura rynku polskiego. Z powodu przewlekającej się wojny celnej oderwaliśmy się od rynku niemieckiego, który pochłaniał kiedyś ⅔ polskiego eksportu, weszliśmy na światowe rynki drzewa mocną nogą i staliśmy się partnerem, którego Niemcy nie będą mogły wyzyskiwać.

Jak się przedstawiają możliwości zbytu w r. 1934? Polskie drewno surowe, w Niemczech zresztą dobrze znane, znajdzie zbyt z powodu konjunktury, jaka obecnie w Niemczech panuje. Rząd podjął działalność, zmierzającą do łagodzenia kryzysu przy pomocy różnego rodzaju prac inwestycyjnych, m. in. budowlanych. Wobec na szeroką skalę zakrojonego finansowania budownictwa nasycenie rynku nie będzie się mogło odbyć wyłącznie przy pomocy własnego drewna, lecz przyciągnięte być musi do pomocy w większych ilościach drewno obce, m. in. również polskie.

O ile chodzi o tarcicę, to nie ulega wątpliwości, że Polska wejdzie znów na rynek. Nie należy spodziewać się, że w r. 1934 ogólny import tarcicy zagranicznej do Niemiec zwiększy się wydatniej w stosunku do lat 1930/31, bo Niemcy zwiększone zapotrzebowanie pokryją intensywniejszem przecieraniem własnego drewna oraz drewna obcego importowanego ewtl. w znaczniejszych ilościach. Ze względu na korzystne położenie geograficzne — polski przemysł drzewny będzie w stanie pobić częściowo konkurencję obcą (rosyjską, fińską, szwedzką, austrjacką i czeską) i to prawdopodobnie tylko w sortymentach cenniejszych. Już obecnie wysokie ceny na okrąglaki niemieckie skłaniają tartaki niemieckie z własną obróbką drzewa do zakupywania tarcicy polskiej, z której wyrabiają następnie okna i drzwi. Niewątpliwie zbyt znajdzie stolarka odziomkowa; stolarka boczna o tyle, o ile ceny na rynku niemieckim będą w dalszym ciągu zwyżkowały.

Do towarów, którym z powodu zniesienia cła maksymalnego otworzyły się możliwości zbytu, należą — obok tarcicy — drewno heblowane (poz. tar. niem. 615 A i następne), dykty, drewno posadzkowe, kołki z drewna, beczki i inne wyroby bednarskie, skrzynie i deski skrzynkowe oraz ramy okienne, drzwi, schody i części schodów. Pozycje te zostaną po kolei omówione.

Ogólny przywóz drewna heblowanego do Niemiec nie jest duży, o czem świadczy cyfra 579 ton, przywiezionych w r. 1933 (w r. 1932 — 827 ton, w r. 1929 — 1.624 ton). Udział Polski zmniejszył się z 348 ton w r. 1929 do 43 ton w r. 1933. Konkurentami Polski są Ameryka, Czechosłowacja i Rumunja.

Zapotrzebowanie na dyktę jest znaczne, jak tego dowodzą cyfry importu w latach 1929, 1932 i 1933 wynoszące 29.645 ton, 15.567 ton i 28.422 ton. Dostawcami były: w r. 1933 Finlandja (11.397), Łotwa (9.326 ton), Rosja (5.363 ton), Szwecja (717 ton) i Litwa (341 ton).

Po zniesieniu cła maksymalnego Polska opłacać będzie stawkę 20,— RM za 100 kg, podczas gdy Finlandji w związku z zawarciem niemiecko-fińskiej umowy handlowej przyznana została z dniem 1. 4. 1934 r. stawka ulgowa 11,50 RM, ale tylko na dyktę brzozową do 12 mm grubą, co oznacza, że dykty niewyrabiane z brzozy i grube ponad 12 mm opłacają pełne cło autonomiczne. Długotrwały zakaz przywozu dykty polskiej do Niemiec odwrócił polskich eksporterów od rynku niemieckiego, który stanął nagle otworem dla Polski. Cło 20,— RM za 100 kg czyli ca. 235,— złotych za 1 m³ jest wysokie, jeżeli uwzględnić, że w styczniu rb. cena eksportowa za m³ dykty polskiej franco granica polska wzgl. fob porty polskie wahała się w granicach 216—250 zł. Nie można się dziwić, że eksport polski do możliwości zbytu na rynku niemieckim ustosunkował się początkowo obojętnie. Obecnie okazało się, że wobec dużego zapotrzebowania przywóz z Polski byłby chętnie widziany przez zainteresowany przemysł niemiecki, o ile ceny polskie byłyby tak niskie, że pomimo wysokiego cła mogłyby się dykty dostać na rynek niemiecki.

Celem zorjentowania się, do jakich celów potrzebna jest dykta, podać należy, że według ogłaszanej przez Dyrekcję Lasów Państwowych reklamy w pismach fachowych zastosowanie jej jest następujące:

1) urządzanie domów: ściany, ścianki działowe, uszczelnianie i izolacja od zimna ścian, podłóg, sufitów, parapety okienne,

okiennice, drzwi, wykładanie ścian i sufitów;

2) stolarstwo meblowe: stoły (blaty i szuflady), części krzeseł, szafy, półki. skrzynie, skrzynki i pudełka różnego rodzaju, tablice, szyldy i t. p.:

3) budowa wagonów, karoseryj samochodowych, szybowców, łodzi i kajaków, pojazdów konnych, wykańczanie wnętrza wagonów, statków i t. p.

O zapotrzebowaniu na dyktę w Niemczech świadczy okólnik ministra finansów Rzeszy z dnia 15. 12. 33 r. wyjaśniający, że użycie dykt zagranicznych przy budowlach publicznych nie jest całkowicie zakazane, o ile na rynku brakuje dykty z niemieckiego drzewa zrobionej w Niemczech, którą oczywiście należy faworyzować, albo jeżeli niema dykty z drzewa zagranicznego, sfabrykowanej w Niemczech.

Wysokie cło autonomiczne utrudnia zbyt drzewa posadzkowego, którego przywóz obraca się w granicach zaledwie kilku ton rocznie. Zapotrzebowanie jest duże, lecz pokrywane produkcją fabryk niemieckich.

Przywóz roczny kołków do Niemiec obraca się w granicach około 100 ton, przyczem dostawcami są U. S. A. i Austrja. Możliwości zwiększenia zbytu są nieduże.

Ogólny przywóz beczek i wyrobów bednarskich wynosił w r. 1933 — 575 ton. w roku 1929 — 1.484 ton. Większem powodzeniem cieszą się klepki dębowe, które nie były obłożone cłem maksymalnem. Import klepek wynosił w latach 1929, 1932 i 1933 — 28.721 ton, 5.277 ton i 30.260 ton, z czego Polska dostarczyła 11.464 ton, 758 ton i 5.855 ton. Należy oczekiwać, że import klepek dębowych z Polski ulegnie zmniejszeniu, ponieważ zmniejsza się stale eksport gotowych beczek z Niemiec do Ameryki. Zapotrzebowanie na rynku niemieckim na beczki z drzewa ulega stałej redukcji z powodu konkurencji beczek żelaznych i cynkowych.

Widoki na zbyt ram okiennych, drzwi, schodów i części nie są duże, jak tego dowodziłaby cyfra 28 ton ogólnego przywozu w r. 1933. W r. 1929 przywieziono 3.029 ton, z czego Polska dostarczyła 245 ton.

Z wyrobów i półwyrobów drzewnych, których import odbywał się na podstawie ceł autonomicznych w pierwszym rzędzie są progi kolejowe z drewna miękkiego (nieimpregnowane). Zapotrzebowanie pokrywane jest towarem krajowym, czego dowodzą cyfry zmniejszającego się importu z 211.480 ton w r. 1929 do 2.409 ton w r. 1933. Z natury rzeczy zredukowaniu uległ przywóz towaru polskiego z 98.212 ton do 1.783 ton w r. 1933. Popyt będzie się zmniejszał w związku z rozbudową autostrad i zmniejszeniem się ruchu kolejowego. Rozszerzenie zbytu towaru polskiego jest rzeczą wątpliwą.

Import kostki drzewnej ustał w r. 1933.

Import szprych i obręczy kołowych zmalał z 2.092 ton w r. 1929 do 295 ton w r. 1933.

W r. 1929 dostarczyliśmy do Niemiec 7.266 ton wikliny, a w r. 1933 już tylko 512 ton, obręczy wiklinowych 722 ton w r. 1929 i 313 ton w r. 1933. Ostatnia podwyżka ceł autonomicznych, wprowadzona w życie dnia 13 III. 1934 r., zamyka prawie całkowicie drogę naszemu eksportowi do Niemiec.

Możliwości zbytu żywicy istnieją dla Polski. Ogólny przywóz do Niemiec jest znaczny i waha się w granicach około 60.000 ton rocznie. Przywóz narazie jest wolny od cła. Podkreślić trzeba, że od żywicy nie opłaca się również podatku wyrównawczego (Ausgleichsteuer), który pobierany jest w wysokości 2% od sumy, składającej się z ceny nabycia towaru, cła i kosztów ubocznych jak frachtu i t. p.

Przywóz terpentyny do Niemiec z różnych krajów eksportujących jest znaczny. Statystyka niemiecka podaje cyfrę 23.553 ton za rok 1933. Dla rozszerzenia zbytu istnieją konkretne możliwości, temwięcej, że przywóz nie podlega cłu.

Czasopismo „Holzmarkt" (Nr. 71 z dnia 23. III. 1934) zapewnia, że rząd ustosunkowuje się życzliwie do przydziału dewiz na rzecz pokrywania importu z Polski, w miarę stojących do dyspozycji dewiz, zalecając osobiste udawanie się importerów do właściwych „Devisenbewirtschaftungsstellen", ażeby sprawę omówić i przyśpieszyć załatwienie. „Devisenbewirtschaftungsstellen" decydują we własnym zakresie. w wypadkach wątpliwych podania opinjuje „Reichausschuss für deutsche Holzwirtschaft", w którym siedzą przedstawiciele właścicieli lasów, handlu drzewnego, tartaków, przemysłu drzewnego i t. d. Zwrócić trzeba uwagę na rozporządzenie Landesforstverwaltung w Prusach z dnia 14. II. 1934. na mocy którego Devisenbewirtschaftungsstelle mają polecenie oddawać wnioski o przydzielenie dewiz na przywóz drewna zagranicznego Landesforstmeisterom do zaopinjowania, czy zgłoszone zapotrzebowanie faktycznie nie może być pokryte surowcem względnie wyrobem krajowym.

Zasadniczo dewizy otrzymują firmy importowe, które przywoziły w latach 1930—1931, t. j. w okresie, kiedy jeszcze działała umowa drzewna, ale pozatem również inne firmy mogą ubiegać się o dewizy.

Reasumując powyższe, należy uświadomić sobie, że na dłuższą metę biorąc, Niemcy **nie będą się wrogo odnosiły do importu drewna surowego, lecz że ograniczać będą do minimum import półwyrobów i wyrobów** gotowych, czy to w drodze intensywnej ochrony celnej, czy też odpowiednio kierowanej polityki dewizowej. Statystyki dowodzą że tendencja ta zarysowała się już wyraźnie w roku 1933.

W chwili obecniej realne możliwości zbytu dla polskiego drzewnictwa istnieją przedewszystkiem dla tarcicy, dykty, klepki beczkowej, żywicy i produktów suchej destylacji. Inne artykuły importowane będą w mniejszych ilościach. Okoliczność, że dostawcami tych pozornie drobnych pozycyj są inne kraje, które nie szczędzą trudu, żeby rynek utrzymać, powinna zachęcić do analogicznych wysiłków.

Konsulat R. P. w Szczecinie.

PRAKTYKA PRZYDZIAŁU DEWIZ W NIEMCZECH.

Niemiecka reglamentacja dewizowa rozbudowana jest szeroko. Ograniczenia stosowane są wobec wszystkich krajów, mogą jednak w praktyce przyczyniać się do pewnej dyskryminacji towarów. Niemieckie firmy importowe otrzymają co pół roku od Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung przy Reichswirtschaftsministerium zawiadomienie, jaka przysługiwać im będzie zasadnicza kwota importu (Grundbetrag) w następnem półroczu. Kwota ta wymierzana jest według wytycznego okresu 1930/31 i odnosi się do importu całej grupy towarowej, oraz wszystkich krajów. Reichsstelle ustala procent dopuszczalnego przydziału w poszczególnych miesiącach, który na maj rb. wyznaczono w wysokości tylko 25%.

W tych ramach przysługuje każdemu importerowi prawo do starania się o dewizy, bez względu na to, z jakiego kraju towar pochodzi, oraz o jaki szczegółowy sortyment idzie.

Powyżej tych przydziałów otrzymanie dewiz jest zasadniczo niemożliwe. Wywóz jest jednak mimo to możliwy albo w ramach szczegółowych układów kompensacyjnych za zezwoleniem Reichsstelle, albo też w ramach międzypaństwowych, względnie międzybankowych umów clearingowych. Polska układu takiego nie zawarła.

W razie zmniejszenia kontyngentu dewizowego między chwilą zawarcia umowy, a chwilą zapłaty, importer niemiecki ponosi całkowitą winę niemożności dostarczenia dewiz w tej sumie, do jakiej się zobowiązał. Jego obowiązkiem jest czekać do chwili, kiedy Reichsstelle ogłosi dopuszczalny procent wyzyskania zasadniczych kwot, i dopiero potem może on zawierać umowy, które jest w stanie dotrzymać. O ile zawiera je wcześniej, kierując się względami spekulacyjnemi, czyni to na własne ryzyko i nie może według wyjaśnień zasłaniać się wobec eksportera niemożnością wykonania umowy uzyskanych z Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung.

Twierdzenia importerów niemieckich, jakie przytaczane są często przez polskich eksporterów, że dewizy otrzymać mogą importerzy do dyspozycji dopiero po przedłożeniu listu przewozowego za zakupiony towar i listu przewozowego, stwierdzającego, że towar przekroczył granicę niemiecką, polegają na błednem mniemaniu importerów niemieckich, albo wynikają z zamiaru obniżenia w ten sposób ceny towaru polskiego. Urzędy reglamentacji dewiz są wprawdzie obowiązane stwierdzić, że towar przekroczył granicę, ale czynią to dopiero w pewien czas po przydziale (nachträglich). Terminy wykazywania się z wykonania umowy przez importera zależą od zwyczajów w danej branży i mogą być po odnośnem przedstawieniu ze strony importera czy organizacyj handlowych, przez urzędy reglamentacyjne zmienione. Należy zaznaczyć, że obecne położenie walutowe Niemiec nie sprzyja liberalniejszemu traktowaniu przydziału dewiz. (P. I. E.)

WARUNKI SPRZEDAŻY FOB W HAMBURGU I MARSYLJI.

Przy sprzedaży towarów na rynki zamorskie FOB (Freon Bord lub Franco Bord), port zagraniczny, pamiętać należy, że w różnych portach obowiązują odmienne normy pod względem zobowiązań sprzedawców i odbiorców. Przykładowo podajemy omówienie warunków sprzedaży FOB w Hamburgu, które odpowiadają regułom Międzynarodowej Izby Handlowej oraz w Marsylji, gdzie istnieją pod tym względem odmienne normy, które jednakże ostatnio wydają się ulegać pewnym zmianom.

W Hamburgu sprzedawca jet obowiązany:

1) przetransportować towar na własny rachunek do wyznaczonego portu;

2) jest obowiązany dostarczyć towar na własny rachunek i załadować go na okręt. Jednakże:

a) jeśli sprzedawca dostarczy towar do portu przed umówioną datą załadowania, ponosi on wszystkie koszty spowodowane składowaniem towaru w magazynach do chwili załadowania (większe towarzystwa okretowe w Hamburgu przyjmują towar bez opłat na przechowanie w swych magazynach nadbrzeżnych do chwili odjazdu okrętu, jeśli wchodzi w rachubę termin stosunkowo krótki, odpowiadający ogólnym warunkom frachtowym).

Należy zawsze zwracać uwagę na tę ewentualność przy wystawianiu kontraktu ubezpieczeniowego;

b) jeśli towar był przesłany na umówiony termin, lecz nie oczekiwano na statek w Hamburgu, koszty magazynowania jest obowiązany opłacać nabywca;

c) sprzedawca uiszcza opłaty eksportowe, jakoteż taksy i koszty, którym może podlegać towar w kraju pochodzenia;

3) ryzyko straty lub awarji wszelkiego rodzaju, do chwili załadowania, ponosi sprzedawca.

Jednakże istnieją wyjątki od tej reguły dla pewnych kategoryj towarów (naprz.: maszyny

i artykuły elektrotechniczne — ryzyko spada na kupującego w chwili wyekspedjowania towaru z magazynu).

Jest dopuszczalna jednakże inna umowa. Poza umowami specjalnemi odnośnie zobowiązania gwarancyjnego jest zwyczajem w Hamburgu, że ryzyka awarji i strat spadają na nabywcę w momencie przejścia brzegu okrętu (reeling) (za pomocą dźwigu lub w inny sposób) przez towar załadowany. Jeśli na przykład skrzynka w momencie załadowywania, spadając dotyka brzegu okrętu (reeling) i z tego powodu spada do wody, straty ponosi sprzedawca; jeśli przeciwnie, spada na brzeg okrętu i towar znajdujący się w skrzyni zostaje uszkodzony, straty ponosi kupujący. Jeśli sprzedawca, w momencie zawarcia umowy, skorzysta z pracy solidnego i doświadczonego tranzytera oraz jeśli jednocześnie kontroluje skrupulatnie rodzaj ubezpieczenia, jego ryzyko jest minimalne, gdyż w chwili załadowania awarja i strata towaru są zwykle przewidziane w kontrakcie ubezpieczenia.

Nabywca jest obowiązany w Hamburgu:

1) zapewnić na termin (termin umowy) odpowiednie miejsce na okręcie;

2) opłacić wszelkie koszty (postojowe, magazynowania itp.) w wypadku gdy nie odbierze dostarczonego towaru w terminie umownym;

3) wystarać się, na swój rachunek, (czyni to przeważnie za pośrednictwem swego tranzytera) o dokumenty przewozowe (konosament).

W handlu z krajami skandynawskiemi jest w zwyczaju w Hamburgu, że przy sprzedaży konosamenty są uzyskiwane przez sprzedawcę.

Inne warunki sprzedaży FOB w Hamburgu:

1) Sprzedawca gwarantuje, że jakość i ilość odpowiadają całkowicie warunkom, zawartym w kontrakcie sprzedaży towaru. Przy sprzedaży FOB Hamburg dodaje się zwykle klauzulę, że towar „odpowiada co do jakości" w porcie hamburskim.

2) Czas ważności skargi ze względu na zepsucie towaru, lub reklamację, pochodzącą ze złego stanu, niekompletnej lub uszkodzonej dostawy, jest różny, zależnie od kategorji towaru. Zwyczajem jest, że przy sprzedaży FOF Hamburg ewentualne defekty winny być skonstatowane przed ukończeniem dostawy FOB.

3) Sprzedawca ma prawo zatrzymać towar w wypadku, gdy kupuący zawiesił wypłaty by w likwidacji lub upadłości. Ta restrykcja nie ma ważności, jeśli towar był zapłacony zgóry lub jeśli nabywca dał dostateczne gwarancje płatności.

W Marsylji istnieją dwa rodzaje sprzedaży tego rodzaju: „franco bord" i franco a bord".

Zasadniczo w sprzedaży tego towaru, sprzedawca jest obowiązany przetransportować towar na swój koszt do wyznaczonego portu i wzdłuż okrętu (le long du bord du navire), gdzie kupujący winien odebrać przesyłkę i uskutecznić załadowanie.

Przy sprzedaży „franco bord" ryzyko spada na kupującego w momencie odebrania towaru celem podniesienia go za pomocą odpowiednich urządzeń na pokład okrętu lub na barki, które go przewożą do okrętu stojącego w innem miejscu.

Jak z tego wynika, zobowiązania sprzedawcy są mniejsze w Marsylji niż w Hamburgu, gdzie odpowiadają one typowi sprzedaży „franco a bord". Samo przez się rozumie się, że jeśli sprzedawca dostarczy towar wcześniej lub później, to ponosi on koszta dodatkowe lub szkody, spowodowane stratą czasu dla okrętu, któryby oczekiwał. Także w Marsylji sprzedawca ponosi opłaty eksportowe, którym podlega towar, oraz ryzyka awarji i strat do momentu, gdy kupujący otrzyma przesyłkę.

Co się tyczy obowiązków kupującego, polegają one przedewszystkiem na zakomunikowaniu odpowiedniego frachtu na termin umówiony, zapłaceniu strat w wypadku opóźnienia, pokryciu wszelkiego rodzaju ryzyka i opłaceniu wszelkich kosztów późniejszych po wydaniu towaru.

Co do jakości i ilości mają zastosowanie przepisy zwykle stosowane.

W przeciwieństwie do opinji wielu innych krajów, Trybunał Handlowy w Marsylji interpretował do ostatnich lat klauzulę FOB znaczeniem „franco le long du bord" („franco wzdłuż okrętu"). By umowa miała charakter „franco a bord", strony winny to zaznaczyć w kontrakcie.

Jednakże interpretacja ta, która miała w Marsylji zastosowanie do ostatnich lat, zaczyna ulegać zmianom i kilka ostatnich decyzyj wskazuje na dążność do stosowania przyjętego powszechnie znaczenia terminu FOB.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7 DO 17 MAJA 1934 R.

BELGJA. Ogłoszoną została pełna lista towarów podlegających kontyngentowaniu według stanu na dzień 20 kwietnia 1934 r., obejmuje ona następujące artykuły: zwierzęta żywe (woły, kozy, trzoda chlewna) poz. 1 a c, d; masło (poz.9): kopalniaki (634); wyroby dziane z jedwabiu, lub z domieszką jedwabiu (609); zboże i mąki; pszenica w ziarnach (włączając pszenicę nasienną); żyto w ziarnach (włączając żyto nasienne, jęczmień, słód z jęczmienia jarego i ozimego; mąka, kasza i grysik jęczmienny, węgiel kamienny (185); obuwie skórzane, (1158 b 2 A i 1158 C 1): obuwie gumowe (1154 częściowo i 1155); konie, krawaty wszelkiego rodzaju (621); śmietana (244); kołnierzyki, mankiety i półkoszulki (622); filce w kawałkach czysto wełniane (579 a); mieszany z innym materjałem (579 b); przędza ze sztucznego jedwabiu (496); kwiaty cięte, krzewy kwiatowe, kłącza itp. (126); ser biały (10 a 1); owoce świeże (73 d, 81, 95, 98 a); mleko (8); jarzyny, karotka, ogórki, korniszony, ziemniaki, pomidory itp. (68, 71 h i 70); wyroby korkowe malowane (687): kukurydza, meble z drzewa (674, 677 i 678); jaja (12); wyroby z fajansu i porcelany (824, 825); ryby morskie i słodkowodne (6); skóry preparowane (466 b 467, 468 b); sól (171 b); wyroby dziane podpadające pod nr. 509; tkaniny, jedwabne (504); makuchy (273); odzież męska i damska (611, 612) i mięso (2 a, 261—2 i 3, 2 c 1—2 i 3, 209 b, 212—214).

Z dniem 10 maja r. 1934 skontyngentowany został import naturalngo i sztucznego smalcu (poz. 16 a i 245 b).

BRAZYLJA. Przydział dewiz na pokrycie zobowiązań z tytułu importu towarów zagranicznych następuje w myśl orzeczenia Banku Brazylijskiego najwcześniej w 90 dni po dacie płatności.

BUŁGARJA. Według zarządzenia Bułgarskiego Banku Narodowego firmy bułgarskie, które powstały po 1 stycznia 1933 r. nie mogą uzyskiwać ani normalnych, ani dodatkowych kontyngentów importowych, wynikających z systemu kompensacyjnego.

CZECHOSŁOWACJA. Cło na masło świeże (poz. 88) pozostaje bez zmiany, tj. 420 Kc — 100 kg. Również cło na smalec gęsi i wieprzowy nietopiony pozostaje bez zmiany, natomiast cło na smalec topiony zostało podwyższone z 200 na 300 Kc za 100 kg.

ESTONJA. Rozporządzeniem z dnia 7 maja 1934 r. wprowadzona została reglamentacja importu nici bawełnianych poz. 183 P. tar. celnej estońskiej.

FRANCJA. Projektowane jest wprowadzenie przymusu znakowania krajem pochodzenia instrumentów smyczkowych i bielizny damskiej i dziecinnej.

Dekretem z dnia 11 maja 1934 r. skontyngentowany został import wyrobów z porcelany (poz. 347 A, 347 ter.), książek do nabożeństwa (poz. 466 i 466 bis) i wyrobów z porcelany, innych niż zabawki (poz. 646).

Na mocy rozporządzenia ogłoszonego w Journal Officiel z dnia 13 maja 1934 r. zniesiony został dozwolony dotychczas bez uzyskania licencyj import nawozów sztucznych w jednorazowej przesyłce o wadze 20 g.

INDJE BRYTYJSKIE. Rząd brytyjski przedłużył na przeciąg 5 lat cła ochronne na materjały włókiennicze sprowadzane z zagranicy.

JUGOSŁAWJA. W związku z zawarciem w dniu 1 maja traktatu z Niemcami, przyznane zostały przez Jugosławję zniżki celne na cały szereg towarów niemieckiego pochodzenia, z ważniejszych wymienić należy: uszlachetnione zboża nasienne (pszenica, żyto, owies, jęczmień), wszelkie inne nasiona, amonjak, kwas mleczny, farby, wyroby dziane bawełniane, skóra garbowana, opony i dętki, tektura, luksusowe wyroby porcelanowe, ozdoby szklane na choinkę, pilniki i raszple, wyroby nożownicze, aparaty elektryczne, instrumenty muzyczne i t. p.

KAMERUN I TOGO. Ustanowione zostały na II półrocze rb. premje eksportowe na kawę, kauczuk świeży i suszony i banany świeże i suszone.

SZWECJA. Z dniem 1 maja 1934 r. weszły w życie zwyżki cła na świeże ogórki i pomidory, wyroby skórzane, pokrycia do parasoli, odzież ze specjalnemi kołnierzami i przybraniem.

TUNIS. Rozporządzeniem z dnia 1 maja 1934 r. wprowadzone zostały zmiany odnośnie cła i dodatkowych opłat celnych na niektóre towary, przyczem podwyższony został podatek statystyczny od piwa z 1.10 fr. na 10 fr. od hl. — podatek konsumcyjny od herbaty wynosi 14.00 fr. od q cukru innego niż rafinowany 117,50 od q; piwo pochodzenia francuskiego opłaca cło w wys. 16.33 fr. od hl. pochodzenia zagranicznego 25 fr. — 1 hl. Podwyższoną została 0,35 fr. od jednostek, jednocześnie opłata statystyczna od importowanych towarów.

TURCJA. Na mocy rozporządzenia z dnia 25 kwietnia 1934 r. Generalnej Dyrekcji Celnej, dozwolony jest import oczyszczonej soli kuchennej, jako preparat chemiczny, i artykuł ten clony jest według poz. 853 tar. cel. tureckiej, natomiast import soli kuchennej zwyczajnej (poz. 711) jest bezwzględnie zakazany.

WIELKA BRYTANJA. Z mocą obowiązującą od 7 maja rb. postanowił rząd angielski wprowadzić kontyngenty importowe na wyroby włókiennicze z bawełny i jedwabiu sztucznego. Wysokość tych kontyngentów ustalono jako przeciętną importu w latach 1927—1931.

Z dniem 12 maja 1934 r. weszła w życie zwyżka cła na rakiety tenisowe, przyczem cło na te artykuły wynosi obecnie 25 proc. ad valorem.

STAN POSIADANIA NIEMCÓW W GDYNI.

Referat statystyczny Komisarjatu Rządu w Gdyni dokonał ostatnio obliczenia stanu posiadania Niemców w granicach m. Gdyni.

Ogólny obszar zajmowany przez miasto wynosi 3.094 hektarów, w czem własność niemiecka zajmuje 40 hektarów, co stanowi 1,3% ogólnej powierzchni Gdyni.

Gdynia więc, w której 98,7% gruntu znajduje się w rękach polskich, jest tem samem najbardziej polskiem miastem na Pomorzu.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma w Capetown interesuje się zakupem butelek różnych wymiarów. P/11815/63/Sz.

Firma francuska poszukuje dostawców flaszeczek aptecznych. P/11598/63/Sz.

Firma londyńska interesuje się zakupem celem reeksportu do Australji tekstylnych wyrobów, szkła i galanterji. P/10681/3B/Sz.

Firma czechosłowacka, posiadająca oddział w Paryżu, przeprowadza zakupy wikliny okorowanej na koszyki. P/11350/49/Sz.

Firma w Capetown interesuje się zakupem naczyń emaljowanych. P/11147/44/Sz.

Firma nowozelandzka interesuje się zakupem w Polsce tkanin ze sztucznego jedwabiu. Płatność gotówką za okazaniem dokumentów w jednym z banków londyńskich. P/11920/46/R.

Firma jugosłowiańska interesuje się importem z Polski ostrzy do golenia oraz piłek gumowych. P/11788/3W/R.

Firma meksykańska, której działalność obliczona jest na import z Polski, interesuje się w chwili obecnej wyrobami bawełnianemi, wełnianemi, kocami, wyrobami skórzanemi, naczyniami emaljowanemi, karbidem i rurami żelaznemi. P/11463/4B/R.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY TARYFOWE

NOWA TARYFA PORTOWA W SZCZECINIE.

Po Hamburgu i Bremie przystąpił również Szczecin do zmiany nowej taryfy, obowiązującej od 18. X. 1930. Nowa taryfa, ogłoszona dnia 5. V. 1934 r. i ważna z dniem ogłoszenia, zawiera — podobnie jak i hamburska — uproszczenie systemu opłat. Prze-

dewszystkiem zmieniono klasyfikację towarów, służącą za podstawę dla kosztów przeładunku. W miejsce dotychczasowych 3 klas wprowadzono 5 klas, przyczem jednak znaczna część towarów klasy III przy wywozie ich zostaje zaszeregowana do tańszej klasy I. — Stawki opłat przeładunkowych wynoszą dla klas I — V fenigów 7, 12, 16, 20. 24 za 100 kg. przy przywozie i fenigów 7, 10, 15, 19, 22 za 100 kg. przy innym obrocie. W stawkach tych zawarte są dawne opłaty za przeładunek i za ładowanie (Umschlags-und Ladegeld). Za pracę poza normalnym czasem podwyższa się stawki o 50 %.

Przy składowaniu korzystają towary, jak dotąd z 72 godzin wolnego składowego, o ile zostały dowiezione koleją. Zmianę wprowadzono dla włókien roślinnych, lnu, konopi i pakuł, dla których okres wolny wynosi 6 dni. Dla zboża, dowiezionego z miasta, oraz dla towarów nadeszłych koleją i dowiezionych do magazynu pojazdami kołowemi, a także dla towarów, dowiezionych samochodami w ruchu międzymiastowym przedłużono termin wolny od składowego z 5 dni na 10 dni. Opłaty wynoszą. jak dawniej: za użycie wolnych placów 2 fen., za użycie magazynów 4 fen. za 100 kg i dzień Dla zboża wprowadzono opłatę 15 fen. za 100 kg i 15 dni.

W opłatach za ważenie, liczenie, świadectwa, znakowanie i t. p. poważniejsze zmiany nie nastąpiły.

Od maklera pobiera się tytułem „brzegowego" (Kaigeld) opłaty wyższe niż dotąd, a mianowicie: przy przywozie za 100 kg towarów klasy I — III 4 fen., za węgiel i nawóozy 3 fen., za towary innych klas 5 fen. W wywozie i w ruchu przybrzeżnym za towozy 3 fen., za towary innych klas 5 fen. wary klasy I—III 3 fen., za towary innych klas 4 fen.

Przeładunku w Szczecinie dokonuje zarząd portu we własnym zakresie. Wyżej wymienione stawki zawierają opłatę za robociznę, brzegowe i użycie dźwigów. W Gdyni organizacja przeładunku, dzięki stworzeniu dwóch firm przeładunkowych, podobna jest do organizacji w Szczecinie. Natomiast opłaty, pobierane są wyższe. Przedewszystkiem najmniejszą ilość towaru, za którą pobiera się opłatę, stanowi w Gdyni 1000 kg, w Szczecinie 100 kg, utrudnia to akwizycję cennej drobnicy dla Gdyni. Gdyby nawet obecna taryfa opłat za roboty fizyczne przy przeładunku zawierała stawki opłat za 100 kg. to porównanie wypadłoby również na niekorzyść Gdyni. Wykazuje to poniższe zestawienie; w stawce dla Gdyni zawarta jest obok opłaty za roboty fizyczne opłata od ładunku, liczona dla klas A i B (w Gdyni) po 5 gr. dla dalszych klas po 10 gr, abstrahując od tego, że w Gdyni za drobnicę, niezależnie od jakości należałoby liczyć 10 gr za 100 kg.

Klasa	Szczecin groszy	Klasa	Gdynia groszy
I	14 (14)	A	31
II	24 (20)	B	34
III	32 (30)	C	45
IV	40 (38)	D	47,5
V	48 (44)	E	50,5

Cyfry w nawiasie oznaczają tańsze opłaty w Szczecinie za przeładunek towarów, przeznaczonych na wywóz.

WEJHEROWO KORZYSTAĆ BĘDZIE Z TARYF ULGOWYCH PRZY DOWOZIE DRZEWA.

Na wniosek Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni Ministerstwo Komunikacji włączyło stację Wejherowo do załącznika 1 do Taryf wyjątkowych D. — Dzięki powyższemu tamtejsze tartaki i fabryki wyrobów drzewnych będą mogły korzystać z ulgowych taryf wyjątkowych przy dowozie drzewa.

Odpowiednie uzupełnienie taryfy towarowej ogłoszono w Dz. T. i Z. K. z r. 1934, nr. 32, poz. 220.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

ZAGADNIENIE ZDOBYCIA RYNKU KRAJOWEGO DLA RYB MORSKICH Z POLSKICH POŁOWÓW.

Polskie rybołówstwo morskie przechodzi dopiero teraz swoisty kryzys. Wiosenne połowy dorszy i fląder zostały zatrzymane, narażając rybaków na przymusowe bezrobocie wobec braku nabywców w kraju na świeże ryby morskie. Mrożenie i magazynowanie ryb w Chłodni Rybnej w Gdyni jest również niemożliwe, gdyż małe pomieszczenia chłodnicze są zapełnione i brak jest miejsca na przechowywanie nadmiaru ryb złowionych.

W piętnaście lat po uzyskaniu niepodległości stoimy przed faktem niemożliwości sprzedaży własnych ryb morskich wewnątrz kraju, podczas gdy dziesiątki miljonów złotych wydaje się na sprowadzanie zagranicznych ryb morskich i słodkowodnych. A przecież chodzi tu w rybołówstwie flądrowem i dorszowem o nieznaczne stosunkowo ilości tych ryb. W r. 1933 złowiono ogółem 848. 800 kg fląder i 285 860 kg dorszy. Z ilości tej przypadało na połowy przybrzeżne fląder 90% a dorszy 50% ponieważ dziesięć procent fląder i pięćdziesiąt procent dorszy łowiono na pełnym Bałtyku (wyspa Bornholm obok Danji).

W roku bieżącym kryzys wywołał zwiększenie połowów pełnego Bałtyku (bornholmskie połowy) w połączeniu z niemożliwością ulokowa-

nia tych ryb w Gdańsku, który do roku ostatniego odbierał te połowy, a obecnie zamknął swe granice dla naszych ryb morskich. W kraju zaś świeże dorsze i flądry są artykułem spożywczym niezaprowadzonym.

Na pierwszy więc plan w rybołówstwie morskiem wysuwa się sprawa zdobycia rynku krajowego. Zachodzi tylko pytanie dlaczego dopiero teraz praktyczna propaganda spożycia ryb morskich jest na porządku dziennym?, dlaczego nie wysilano się na pozyskanie rynku krajowego, a tylko siłą ciężkości i linją najmniejszego oporu zostawiono Gdańsk, jako czynnik decydujący w odbiorze naszych ryb morskich?

Wysiłki czynników rządowych (Wydział Rybacki Min. P. i H.) przygotowały warunki pracy dla ośrodka handlu rybą morską. Zbudowano w Gdyni nowoczesny port rybacki, zaopatrzono rybaków w kutry motorowe krajowej produkcji, wybudowano Halę i Chłodnię Rybną i doprowadzono rozwój rybołówstwa morskiego do tego stanu, że rynek krajowy może liczyć na stałe zaopatrywanie w tanią rybę morską. Reszta należy do inicjatywy prywatnej mającej doskonałe podstawy dla prowadzenia handlu rybą morską. Sytuacja jest o tyle ułatwioną, że sami rybacy jako producenci założyli Spółdzielnię trudniącą się sprzedażą ryb morskich. co wyklucza całe pasmo niepotrzebnych pośredników i pozwala na dostarczenie odbiorcy w kraju ryb morskich po cenie możliwie najtańszej w danych warunkach. Dziś środek ciężkości leży w tem, aby organizacja ta działała sprawnie i fachowo co w handlu rybą morską jest nieodzownym warunkiem.

Już trzeci rok mamy w Gdyni warunki dla rozwoju handlu rybą morską a dopiero teraz zaczyna się rozumieć, że warunki te muszą być wykorzystane. W 1931 roku w publikacji ogłoszonej przez Izbę P. H. w Gdyni (Przemysł i Handel Rybny na Wybrzeżu: B. Sotkowski) podkreślano konieczność zajęcia się zdobyciem krajowego rynku celem uwolnienia się od wątpliwego odbiorcy naszych ryb morskich, jakim był wtedy Gdańsk. Przytaczamy dosłownie:

„...Stoimy przed faktem, że rynek gdański od lat dziesięciu odbiera większość naszych połowów morskich... Nasi rybacy od szeregu lat są przyzwyczajeni do sprzedaży ryb w Gdańsku, gdzie mają pewność spieniężenia swych połowów... A że ceny w Gdańsku tworzą się nietylko pod wpływem dowozu naszych ryb morskich, lecz także pod wpływem połowów gdańskich i zagranicznych więc jasną jest rzeczą, że zdarzały się wahania cen i to bardzo znaczne.

Byłoby rzecza pożądana, aby ceny ryb z naszych połowów kształtowały się pod wpływem rynku krajowego, który niestety dzisiaj nie istnieje...“

Jak widać z powyższego, już w 1931 roku rzucono hasło nastawienia się na rynek krajowy, niestety jednak bez żadnego rezultatu. A były to czasy kiedy myślano, że nasi rybacy będą mogli zawsze bez przeszkód sprzedawać swe ryby w Gdańsku, co uwalniałoby od wysiłków starania się o odbiorcę w głębi kraju.

W maju roku ubiegłego okazało się już całkiem dobitnie, że nasz aparat handlowy nie może znaleźć nabywców w głębi kraju na świeże ryby morskie z połowów pełnego Bałtyku (bornholmskich) na dorsze i na flądry, czyli już przed rokiem był najwyższy czas rozpocząć planową akcję dla zdobywania rynku krajowego. Alarmowaliśmy wówczas opinję w Biuletynie Informacyjnym Izby P. H. w Gdyni (Nr. 1 dodatku Przemysł i Handel Rybny na Wybrzeżu z dnia 31 maja 1933 r.) „Nie zakupuje się już połowów z wyjazdów bornholmskich, tak więc codziennie musi wyjeżdżać kilka rybaczek do Gdańska celem spieniężenia połowów na tamtejszym rynku...“

W kilka miesięcy później okazało się, że sytuacja jest jeszcze bardziej poważną. W Biuletynie Izby P. H. w Gdyni (Nr. 13 dodatku Przem. i Handel Rybny na Wybrzeżu z dnia 22 listopada 1933 r.) alarmowaliśmy w dalszym ciągu opinję, tym razem niebezpieczeństwem zamknięcia dla nas rynku W. M Gdańska wobec rozpoczęcia działalności shitlerozywanej gospodarki. W artykule pt. „Etatyzacja rybaków, handlu i przemysłu rybnego na terenie W. M. Gdańska“ przewidzieliśmy zamknięcie dla nas rynku gdańskiego i wołaliśmy o nastawienie się na odbiorcę krajowego. Przytaczamy dosłownie część tego artykułu:

„Jest rzeczą jasną, że rybak polski uzależniony od politycznej organizacji zakupu ryb w Gdańsku, będzie inaczej traktowany jak poprzednio, kiedy to decydowała swobodna inicjatywa kupiecka... Rybak polski będzie musiał zapomnieć o rynku gdańskim i dlatego musimy dołożyć wszelkich starań, aby towar jego miał zbyt w kraju licząc na polskiego spożywcę...“

Wołania nasze pozostały w dalszym ciągu bez skutku. Od listopada 1933 r. do połowów bornholmskich na wiosnę br. nie zrobiono nic dla przygotowania rynku krajowego na zaprowadzenie świeżych dorszy i flęder. Dopiero gdy okazało się, że Gdańsk nie zakupuje naszych ryb, gdy połowy pełnego Bałtyku tak się rozwinęły, że w ciągu jednego miesiąca zapełniły pomieszczenia Chłodni Rybnej, a rybacy stanęli wobec faktu koniecznego bezrobocia, rozpoczęto intensywną akcję szukania krajowego odbiorcy.

Trzytygodniowa akcja rozpoczęta z końcem kwietnia br. przez Polskie Zjedn. Rybaków Morskich w Gdyni celem zdobycia rynku warszawskiego udowodniła, że świeże ryby morskie (dorsze i flądry), znajdują wobec niskiej ceny i wielkiej swej wartości odżywczej coraz to więcej odbiorców w Warszawie. Smaczna ryba morska z połowu polskiego rybaka zaczyna zdobywać bezapelacyjnie krajowego odbiorcę.

Poraz pierwszy zrobiono doświadczenie z realną propagandą spożycia świeżych ryb morskich, a dodatnie rezultaty tej akcji świad-

czą o konieczności dalszych wysiłków w tym kierunku.

Powodzenie zależne jest obecnie od sprawności aparatu handlowego w Gdyni, ponieważ w handlu świeżą rybą morską decyduje zwłaszcza w okresie letnim szybkie i fachowe obsłużenie z wielkim trudem zdobytego odbiorcy krajowego.

Przyszłość okaże, czy zadaniu temu sprosta monopolistyczna organizacja, jaką jest Spółdzielnia Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich w Gdyni.

B. Sotkowski.

KRONIKA.

W Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Skarbu Nr. 12 z dnia 30 kwietnia br. poz. 159 znajduje się okólnik Ministra Skarbu z dnia 19 kwietnia br. L. D. VI/3893/1/34 do Izb Skarbowych w sprawie przydziału soli przemysłowej dla celów przemysłu rybnego (wędzarnie, fabryki konserw i t. p.) i to nietylko dla konserwacji świeżych ryb, lecz również i dla ryb wędzonych i innych przetworów rybnych.

Jest to zarządzeniem bardzo ważnem dla przemysłu wędzarnianego na wybrzeżu i w kraju, gdyż dotąd wydatek na sól przy konserwacji i przetwarzaniu ryb stanowił bardzo poważną pozycję.

*

Z Chłodni Rybnej w Gdyni wywieziono w ostatnim tygodniu 2 wagony norweskich śledzi mrożonych do Berlina. Stwarza to możliwości reeksportu towaru z Chłodni Gdyńskiej. Przypomnieć przy tej sposobności wypada, że w mies. marcu rb. jedna z firm gdyńskich wysłała do Anglji całookrętowy ładunek norweskich śledzi mrożonych.

KOMUNIKATY

I. POLSKI KONGRES CERAMICZNY W KRAKOWIE.

Stała Delegacja Zrzeszeń Przemysłowców Ceramicznych R. P., na czele której stoi prezes Pomorskiego Związku Cegielń Radca naszej Izby inż. A. Dziedziul, urządza dnia 29 i 30 czerwca rb. w Krakowie I. Kongres Przemysłowców Ceramicznych, z przyciągnięciem do udziału w Kongresie szerszych sfer budowlanych. Wobec ożywienia się ruchu budowlanego i zainteresowania się szerokich warstw społeczeństwa ruchem budowlanym, co w najwyższym stopniu odbija się i na przemyśle ceramicznym, Kongres powołany będzie do uregulowania dotąd chaotycznych stosunków wytwórczo-gospodarczych w tym przemyśle, dezorganizujących rynek materjałów ceramicznych i odbiorców.

Uczestnictwo w Kongresie zapowiedziały kierownicze osobistości B. G. K. i Funduszu Pracy, jak również przedstawiciele samorządu gospodarczego i organizacyj przemysłowych.

Po Kongresie odbędzie się zwiedzenie Fabryk w Mościcach oraz szamotowni w Skawinie koło Krakowa.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Kotka piątek	Helsingfors sobota
Capella	22. 5.	26. 5.	30. 5.	—	2. 6.
Śląsk	29. 5.	2. 6.	6. 6.	—	9. 6.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 11. 6.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Minos	28. 5.	2. 6.	30. 5.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 23. 5. — z Gdańska 25. 5.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 30. 5. — z Gdańska 1. 6.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni 30. 5.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 5. 6.

Do Helsingborg — Malmö

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 28. 5.

s/s Egon — z Gdyni 4. 6.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 30. 5. — z Gdańska 2. 6.

Do Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 25. 6.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 30. 5. — z Gdańska 31/5.—2/6.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 12. 6.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Neptun — z Gdańska 26. 5.

Do Lübecki

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Annelise — z Gdyni 1. 6.

Do Hamburga (Hamburg)

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Gdyni 28. 5. — z Gdańska 29. 5.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Brake	26. 5.	29. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.
Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk
Tczew	29. 5.	2. 6.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 25. 5. — z Gdańska 24. 5.
s/s Akershus — z Gdyni 8. 6. — z Gdańska 7. 6.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdyni 4. 6. — z Gdańska 2. 6.
s/s Ursa — z Gdyni 18. 6. — z Gdańska 16. 6.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.
Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Cieszyn — z Gdyni 29. 5. — z Gdańska 1. 6.
s/s Chorzów — z Gdyni 5. 6. — z Gdańska 8. 6.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Oscar Friedrich	22. 5.	28. 5.	30. 5.
Andromeda	26. 5.	31. 5.	2. 6.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Cieszyn	29. 5.	1. 6.	7. 6.
Irisen	5. 6.	8. 6.	15. 6.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 5. 6. — z Gdańska 7. 6.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Orpheus — z Gdyni 28. 5. — z Gdańska 30. 5.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 5. 6. — z Gdyni 7. 6.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 29. 5. — z Gdyni 31. 5.

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 30. 5. — z Gdyni 31. 5.

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Helder — z Gdyni 26. 5.

Do Leith — Grangemouth

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Haarlem — z Gdyni 2. 6.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 11. 6.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Anna — z Gdyni 28/30. 5.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 15. 6.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 15. 6.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości. Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Caledonia — z Gdyni 21. 6. — z Gdańska 20. 6.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Smaland — z Gdyni 28. 5. — z Gdańska 1. 6.
m/s Vikingland — z Gdyni 31. 5. — z Gdańska 1. 6.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanstates — z Gdyni 30. 5.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 1. 6.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Pedro Christophersen — z Gdyni 10. 6.

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Atlanta — z Gdyni ca 7. 6. — z Gdańska 6. 6.
s/s Aura — z Gdańska ca 21. 6. — z Gdyni 20. 6.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Bath — z Gdyni 2. 6.

Gdynia — Cape Town — Algoa Bay — Mossel Bay — Durban — East London — Laurenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Troja — z Gdyni 8. 6.
m/s Hammaren — z Gdyni 20. 6.

Gdynia — Cape Town — Fremantle — Adelaide — Melbourne — Sydney — Brisbane

m/s Troja — z Gdyni 8. 6.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni
		s/s Argosy — 25. 5.
s/s Scanmail — 26. 5.		s/s Scanmail — 8. 6.
s/s Sagaporack — 2. 6.		s/s Sagaporack — 15. 6.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko 17. 5.	s/s Kościuszko 29. 5.
s/s Pułaski 1. 6.	s/s Pułaski 13. 6.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax / Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni / Due to arrive at Gdynia
s/s Kościuszko 19. 5.	s/s Kościuszko 29. 5.
s/s Pułaski 3. 6.	s/s Pułaski 13. 6.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.
Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Capella			30. 5.	—	2. 6.
s/s Śląsk	29. 5.	2. 6.	6. 6.	—	9. 6.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Brake	23. 5.	26. 5.	29. 5.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	26. 5.	29. 5.	2. 6.

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Hamburga 23. 5. — d Gdyni 26. 5.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Śląsk 26. 5. z Rotterdamu — s/s Chorzów 2. 6.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Condor	19. 5.	27. 5.	26. 5.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Irisen 1. 6. z Antwerpji — s/s Cieszyn 7. 6.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Minos	24. 5.	28. 5.	30. 5.	2. 6.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lech	31. 5.	3. 6.	5. 6.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	24. 5.	27. 5.	29. 5.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lwów	24. 5.	27. 5.	30. 5.
s/s Lublin	31. 5.	3. 6.	6. 6.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi				Przyjazd
	Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdańsk/Gdynia
s/s Vinstra		8. 5.	15. 5.	21. 5.	16. 6.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	Przyjazd Gdynia	Gdańsk
par. Aura	27. 4.	29. 4.	1. 5.	31. 5.	2. 6.

Gdynia — Gdańsk — Lewant

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	Termin wyjścia Pireus	Istanbul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia—Gdańsk
par. Smaland		22. 4.						25. 5.
s/s Roland	13. 5.	11. 5.	13. 5.		29. 4.		5. 5.	17. 6.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

par. August Schultze — wychodzi z Casablanca 21/23. 5. — oczekiwany w Gdyni 13/15. 6

Polska Żegluga Rzeczna „VISTULA" Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

Oddział w Gdyni — ul. Rybacka tel. 1084 i 1085

Regularna komunikacja towarowo-pasażerska

Gdynia — Tczew — Warszawa

Odjazd z Gdyni codziennie s/s „Carmen" o godz. 18-tej. — Komfortowe urządzenia i bufet na statkach gwarantują pasażerom wygodne odbycie podróży.

Normalne				Powrotne			
I. kl. 24,—	II. kl. 18,—	III. kl 12,—	złotych	I. kl. 32,—	II. kl. 24,—	III. kl. 16,—	złotych

Dla zbiorowych wycieczek zniżki.

Przewóz towarów masowych i drobnicy w ruchu posp. i holowniczym do 50% taniej niż koleją

KUPUJ

WYROBY KRAJOWE

Pamiętaj, że każdy grosz wydany na towar zagraniczny, pogłębia — kryzys, zwiększa bezrobocie! —

Wszelkich informacyj dotyczących krajowych źródeł zakupu udziela odwrotnie:

Izba Przem.-Handlowa w Gdyni

CHCESZ

orjentować się w aktualnych zagadnieniach gospodarczych

ZAPRENUMERUJ

„Gospodarkę Narodową“

Niezależny dwutygodnik gospodarczy, wychodzi 1 i 15 każd. miesiąca

Prenumerata kwartalna wraz z dodatkiem „PRASA GOSPODARCZA“ 4,50 zł.

GRUPUJE

młodsze pokolenie niezależnych ekonomistów

ZAWIERA

obok artykułów teoretycznych i polityczno-gospodarczych, — obszerny dział uwag i notatek na aktualne tematy polityczno-gospodarcze

DĄŻY

do ujmowania zagadnień w sposób nowy i uwzględniający zagadnienie „długiej fali“

WSPÓŁDZIAŁA

w wytwarzaniu niezależnego, samodzielnego poglądu na sprawy gospodarcze

ŻĄDAJ BEZPŁATNYCH OKAZOWYCH EGZEMPLARZY

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, ul. Szpitalna 4 Tel. 6.76.73. Konto w PKO. 25656

ADAM TOMASZEWSKI

NOWOCZESNA ORGANIZACJA URZĄDZEŃ BIUROWYCH

GDYNIA

ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA

(W domu gdzie Izba Przemysłowo - Handlowa)

KONTA BANKOWE: KOMUN. KASA OSZCZĘDNOŚCI GDYNIA — — — — P. K. O. POZNAŃ NR. 212.758

TELEFON NR. 1055

Hurtowy i detaliczny skład papieru, materjałów piśmiennych i artykułów biurowych.

Księgowość przebitkowa.

Powiększywszy zakres działania, zaopatrzyłem skład swój w duży wybór towaru.

Dostawy do urzędów i biur po niskich cenach.

Korzystne źródło zakupu dla odsprzedawców.

Leonard Hybichow

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca od wagi, miary i ilości towarów. Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA-PORT — Telefon 15-24

Feliks Guziewicz

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów, Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — Tel. 10-25

BIURO BUDOWLANE

F. SKĄPSKI i S-ka, INŻYNIEROWIE Sp. Akc.

TEL. 1746-1744 GDYNIA UL. PORTOWA

Wykonuje wszelkie roboty wchodzące w zakres BUDOWNICTWA

TOWARZYSTWO SPEDYCYJNE

J. H. BACHMANN

Sp. z o. p.

Starowiejska 26 **GDYNIA** Telefony: 16-93, 16-94

Spedycja lądowa i morska Specjalność: Przeładunek bawełny

BIURO BUCHALTERYJNO-REWIZYJNE

M. PACOSZYŃSKIEGO zaprzysiężonego rzeczoznawcy ksiąg handlowych

ul. Abrahama 9 — dom Marszała — Telefon nr. 1294

Sporządzanie i analiza bilansów. Reorganizacja, rajonalizacja księgowości. Prowadzenie księgowości w abonamencie

TREŚĆ:

Polska Żegluga Rzeczna „VISTULA" Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

Oddział w Gdyni — ul. Rybacka tel. 1084 i 1085

Regularna komunikacja towarowo - pasażerska

Gdynia — Tczew — Warszawa

Odjazd z Gdyni codziennie s/s „Carmen" o godz. 18-tej. — Komfortowe urządzenia i bufet na statkach gwarantują pasażerom wygodne odbycie podróży.

Normalne	Powrotne
I. kl. 24,— II. kl. 18,— III. kl 12,— złotych	I. kl. 32,— II. kl. 24,— III. kl. 16,— złotych

Dla zbiorowych wycieczek zniżki.

Przewóz towarów masowych i drobnicy w ruchu pośp. i holowniczym do 50% taniej niż koleją

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 5 czerwca 1934 r. | NR. 15

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

ZNACZENIE KOMUNIKACJI BEZPOŚREDNIEJ W STOSUNKACH HANDLOWYCH POLSKO-SZWEDZKICH

Dnie ostatnie stały pod wyraźnym znakiem dążeń, tak ze strony szwedzkiej, jak polskiej, do ożywienia wzajemnych stosunków handlowych. Stosunki te datują nie od dzisiaj. Bandera szwedzka, jak wiadomo, odgrywa rolę poważną w ruchu portowym w Gdyni, zajmując przez szereg lat pierwsze w tym ruchu miejsce. Niemniej jednak sam charakter wymiany, aczkolwiek kształtujący się dla Polski pomyślnie, gdyż nasz bilans handlowy stale wykazuje saldo dodatnie (r. 1932 + 47.696 tys. zł, r. 1933 + 30.877 tys. zł) ma cechy pewnej jednostronności i wskutek tego nie sprzyja bardziej ożywionej wzajemnej penetracji handlowej, a co za tem idzie, może przy pewnych okolicznościach ulec poważnym przeobrażeniom i to na naszą niekorzyść.

Mamy pod tym względem przedewszystkiem na widoku nasz podstawowy produkt eksportowy do Szwecji — węgiel. Liczby 2-ch lat ostatnich najdobitniej odzwierciedlają ten stan rzeczy. Gdy w roku 1932 wartość wywiezionego węgla wynosiła 48.885 tys. zł, to w r. 1933 wartość jego spadła do 38.164 tys. zł, a ponieważ węgiel pod względem wartości stanowił w tych latach 77 proc., względnie 79,8 proc. wartości całego eksportu polskiego do Szwecji, to spadek wywozu tego produktu odbił się odrazu na bilansie handlowym polsko-szwedzkim. Ponieważ z drugiej strony Szwecja w swej polityce importowej co do węgla związana została umową z Wielką Brytanją. jasnem się staje, że ten nowy czynnik wpływać może i nadal na kształtowanie się importu do Szwecji naszego podstawowego produktu eksportowego, jakim jest węgiel.

W tych warunkach dobrze się stało, że się przejawiły z obu stron dążności do zbadania możliwości bardziej różnorodnej rozbudowy wzajemnej wymiany handlowej. Wydaje się również, iż wybrano ku temu moment odpowiedni, a to w związku ze stopniową zmianą zapatrywań w Szwecji na sprawę stosunków handlowych szwedzko-niemieckich, spowodowaną zamrożeniem kapitałów szwedzkich w Niemczech, sięgających olbrzymiej sumy 800 miljonów koron szwedzkich.

Odbycie w Gdyni w dniu 4 bm. zebrania Szwedzko - Polskiej Izby Handlowej i otwarcie nowej linji bezpośredniej komunikacji pomiędzy Gdynią a Stockholmem, dzięki uruchomieniu nowego statku „Marieholm" Szwedzko - Amerykańskiej Linji, uważać należy, jako przejawy zewnętrzne tych ze wszechmiar pożądanych dążności. Otwarcie wyżej wspomnianej linji Stockholm — Gdynia może mieć wielkie znaczenie praktyczne, które nieco obszerniej omówić należy.

Port Gdyński dla żeglugi szwedzkiej nabrał przedewszystkiem znaczenia dzięki wywozowi węgla z Polski do Szwecji. Natomiast zarówno dowóz ze Szwecji jak i ruch innych towarów drogą morską między Szwecją a Polską nie odgrywał dotychczas większej roli. Przyczyną tego był brak regularnych linji okrętowych łączących Szwecję z Polską. O ile zawsze łatwo było zafrachtować statek dla ładunków masowych cało-

okrętowych, o tyle trudno, a często niemożliwe, znaleźć na czas odpowiedni statek dla przewiezienia mniejszych partyj towarów drobnicowych. Nie lepiej przedstawiała się też dotychczas komunikacja pasażerska.

Istniała coprawda od kilku lat linja regularna utrzymywana przez Tow. Okrętowe Svea, jednak kursujące na niej w odstępach dwutygodniowych statki, między portami Stockholm — Kalmar — Gdynia — Kłajpeda, nie przedstawiały wielkiej atrakcyjności. Tak samo została dwa lata temu uruchomiona przez Szwedzko - Amerykańską linja, również dwutygodniowa, Gdańsk — Gdynia — Karlskrona. Ale okręty, używane na obu tych linjach, były o nader małym tonażu, starej budowy, małej szybkości, nie dające komfortu dla pasażerów, kosztowne w utrzymaniu. To też nie były one zdolne przyciągnąć ani pasażerów, ani ładunków drobnicowych, a w rezultacie tak ruch pasażerski, jak i towarowy, z Polski do Szwecji i odwrotnie odbywał się przez porty niemieckie.

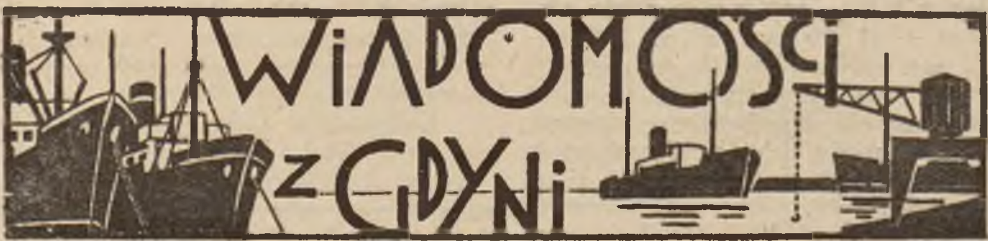
Problem rozwiązała w roku bieżącym Szwedzko - Amerykańska Linja w sposób radykalny, przenosząc swą linję z małej mieściny Karlskrona do Stockholmu, właściwego centra handlowego Szwecji nad Bałtykiem i budując w tym celu osobno nowy statek ładunkowo pasażerski „Mariehólm", który w dniu 3 bm. poraz pierwszy zawinął do Gdyni. Statek ten 1.200 ton D. W., posiada szybkość 12 węzłów, jest nowocześnie urządzony i może zabrać około 150 pasażerów. Według przewidzianego rozkładu jazdy będzie on kursował mniejwięcej raz w tygodniu, co umożliwi zarówno korzystanie z niego dla przewozu wygodnego mniejszych partyj towarów, jak i dla podróżnych między Polską a Szwecją.

Fakt, że nowa linja utworzona została przez finansowo mocne i doświadczone Tow. Szwedzko - Amerykańska Linja, może niewątpliwie wpłynąć korzystnie na rozwój stosunków handlowych pomiędzy Szwecją a Polską, aczkolwiek towarzystwo nie będzie mogło liczyć na zyski natychmiastowe i całe przedsięwzięcie obliczone być powinno na dłuższą metę.

Doświadczenie, zdobyte przez towarzystwo przy prowadzeniu linji Karlskrona — Gdynia — Gdańsk, wykazało, że możliwości transportów morskich pomiędzy Szwecją a Polską są poważne, gdyż o ile dało się to statystycznie stwierdzić — przeciętny obrót towarów drobnicowych pomiędzy Polską a Szwecją i odwrotnie wynosić może ca 20.000 ton. Uruchomienie linji zupełnie nowoczesnej, obsługującej pasażerów i ekspedytorów towarów sprawnie i w stosunkowo bliskich odstępach czasu, wpłynie też niezawodnie na ożywienie bezpośredniej wymiany towarów i pasażerów, utrudnionej przez brak stałej i sprawnej komunikacji.

Im bardziej bezpośrednią i im sprawniejszą będziemy mieli komunikację z zaprzyjaźnionemi krajami zamorskiemi, tem intensywniej będzie się nasz handel rozwijał i tem większe dawał korzyści.

L. G.



OSOBISTE

NOMINACJA PREZESA IZBY INŻ. NAPOLEONA KORZONA NA KONSULA GENERALNEGO SZWECJI.

J. K. M. Król Szwecji Gustaw V w dniu 27 kwietnia br. mianował Prezesa naszej Izby, inż. Napoleona Korzona, dotychczasowego Konsula Szwecji na obszar Województwa Pomorskiego z siedzibą w Gdyni, Konsulem Generalnym. W dniu 30 maja br. zawiadomił Rząd Polski posła królewskiego Szwecji o przyjęciu tej nominacji do wiadomości.

NOWY WICEKONSUL HONOROWY PORTUGALJI W GDYNI.

Radca naszej Izby, p. Dyrektor Jan Mack, mianowany został wicekonsulem honorowym Republiki Portugalji na obszar Województwa Pomorskiego z siedzibą w Gdyni.

P. CZESŁAW RACZEWSKI WICEKONSULEM HONOROWYM HISZPANJI.

Ministerstwo Spraw Zagranicznych udzieliło exequatur wicedyrektorowi „Polska-

rob" Panu Czesławowi Raczewskiemu, Wicekonsulowi Honorowemu Hiszpanji na obszar Województwa Pomorskiego z siedzibą w Gdyni. —

URLOP DYREKTORA IZBY MGR. PRAW P. HENRYKA KRUPSKIEGO.

Dyrektor Izby naszej Mgr. praw p. Henryk Krupski rozpoczyna z dniem 11 bm. trzytygodniowy urlop wypoczynkowy. W czasie urlopu zastępować go będzie Wicedyrektor Izby Mgr. nauk ekonomicznych p. J. Kawczyński.

OBROTY TOWARÓW W PORCIE GDYŃSKIM W MAJU 1934 R.

Obroty towarowe portu gdyńskiego według obliczeń prowizorycznych za miesiąc maj przedstawiają się następująco: Ogólny obrót zamorski łącznie z obrotem przybrzeżnym wyniósł 623.178,4 ton (w kwietniu 622.102 t.), z czego na obrót zamorski przypada 619.600 t. (w kwietniu 600.753,7 t.) Z cyfry tej na przywóz zamorski przypada 93.119,8 t. (w kwietniu 94.442,6 t.), a na wywóz 526.480,5 t. (w kwietniu 506.311,1 t.) Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem oraz wnętrzem kraju wyniósł 12.578,1 ton (w kwietniu 21.348,6 t.)

Obrót niektórych towarów w miesiącu sprawozdawczym przedstawiał się następująco:

Przywóz :

Piryty	5.805,2 t.
tłuszcze	1.413,8 t.
tytoń	1.204,6 t.
fosforyty	8.263 t.
skóry	2.679,2 t.
wełna	1.258,8 t.
bawełna	8.461,1 t.
kauczuk	1.393,5 t.
złom żel.	43.679,9 t.

Wywóz :

Bekony	2.285,9 t.
jaja	3.032 t.
węgiel eks.	428.977,8 t.
bunkier	14.259,2 t.
koks	9.091 t.
cukier	17.740,6 t.
makuchy	3.216,5 t.
deski i łaty	28.969,5 t.
papier	1.189 t.
celuloza	1.150,3 t.
szyny kolejowe	5.111,3 t.

W porównaniu do miesiąca maja 1933 r. ogólne obroty towarowe za ten sam miesiąc roku ubiegłego wzrosły o 142.659,1 t. Szczegółową analizę obrotów towarów w porcie gdyńskim podamy w następnym numerze.

RUCH PASAŻERSKI W PORCIE GDYŃSKIM ZA MIESIĄC MAJ 1934 R.

W przeciągu miesiąca maja rb. ruch pasażerski w porcie gdyńskim wyniósł 1.415 osób, z czego przyjechało 821 pasażerów, a wyjechało 594 pasażerów. W stosunku do poprzedniego miesiąca ruch pasażerski zmniejszył się nieznacznie o 23 osoby.

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO ZA MIESIĄC MAJ 1934 R.

W porównaniu do poprzednich okresów sprawozdawczych panowało w maju na rynku frachtowym gdańsko-gdyńskim znaczne ożywienie. Poziom stawek frachtowych podniósł się, a specjalnie pod koniec miesiąca żądania armatorów wzrastały prawie z dnia na dzień.

Przedwcześnie rozpoczęty sezon eksportu drewna z północnej Finlandji, północnej Szwecji oraz Leningradu, dał zatrudnienie wielu statkom, przez co tutejsi załadowcy, chcąc otrzymać żądany tonaż, musieli płacić znacznie wyższe stawki od notowanych dotychczas.

Należy sądzić, że w związku z działalnością tak zw. Noorwoodco, t. j. niedawno zawartego porozumienia wielu z pośród armatorów Morza Bałtyckiego i Północnego, którzy rozporządzają tonażem około 600.000 std., stawki frachtowe wykażą w dalszym ciągu tendencję zwyżkową.

Anglja. Za patrje tarcicy, przeznaczone do Londynu, płacono sh. 29/— za std. na warunkach Baltwood net. Poza statkami linjowemi wyekspedjowano cały szereg szwedzkich, duńskich oraz niemieckich statków trampowych z partjami, przeznaczonemi do Londynu, Hull, King's-Lynn, Grimsby oraz innych portów wschodniego wybrzeża Anglji.

Również za partje, ładowane w Gdyni, płacono około sh. 2/— na std. więcej. Wyekspedjowano cały szereg duńskich oraz niemieckich statków trampowych z przeznaczeniem do Londynu, Hull, Lowestoft, Middlesbrough, Bristol i innych portów.

Holandja: W uzupełnieniu statków linjowych podstawiono zaledwie pewną ilość małych statków parowych oraz motorowo-żaglowych, które zabrały partje, przeznaczone do Rotterdamu, Amsterdamu oraz prowincjonalnych portów holenderskich.

Belgja: Eksport zboża do Belgji utrzymał się na stosunkowo niskim poziomie. Wywieziono przedewszystkiem nieco jęczmienia i owsa, oraz tylko nieznaczne ilości żyta.

Ilości wyeksportowanego drewna były również niewielkie. Należy wspomnieć o eksporcie podkładów dębowych na poczet kontraktu z belgijskiemi kolejami.

Francja: Tak jak dotychczas, również i w maju eksport do Francji nie wykazał większego ożywienia. Drobne partje drewna,

przeznaczone do portów kanału La Manche, oraz małych portów wybrzeża zachodniego Francji, zostały wyekspedjowane na statkach motorowo-żaglowych.

Danja: Frachtowanie drobnego tonażu dla ładunków zboża z Gdańska do portów duńskich było połączone z pewnemi trudnościami, gdyż większość statków, wchodzących w rachubę, wolała ładować lepiej rentujące się drewno z portów fińskich i szwedzkich. W związku z tem stawki frachtowe podniosły się o około Rmk. 0,50 na tonie.

PLENARNE ZEBRANIE SZWEDZKO-POLSKIEJ IZBY HANDLOWEJ.

W dniu 3. bm. po południu, na statku szwedzkim „Marieholm", przybyli do Gdyni przedstawiciele Szwedzko-Polskiej Izby Handlowej dla odbycia w dniu następnym plenarnego zebrania Izby, które było zebraniem jubileuszowem, z powodu ukończenia 5-lecia jej działalności.

Zebranie plenarne miało miejsce dnia 4. bm. o godz. 10,30 w sali kina „Czarodziejka". Wzięli w niem udział ze strony polskiej p. Wiceminister Przemysłu i Handlu Doleżal, Min. Bertoni, Dyrektor Departamentu Morskiego inż. L. Możdżeński, Prezes Rady Traktatowej p. poseł Dr. Minkowski, Dyrektor Państwowego Instytutu Eksportowego p. Turski i inni: ze strony szwedzkiej byli obecni królewski szwedzki poseł w Warszawie p. Hennings, Prezes Izby p. Klemming, Dyr. Gen. Wytwórni łożysk kulkowych S. K. F. i Prezes Związku Eksporterów Szwedzkich p. Prytz, Prezes T-wa Szwedzko-Polskiego w Stockholmie płk. von Arbin, Dyr. Appelquist, Dyr. Nils Hellström, Dyrektor Izby p. Isberg i inni. Z przedstawicieli władz miejscowych byli obecni Komisarz Rządu Mgr. Sokół, Dyrektor Urzędu Morskiego Łęgowski. Również licznie reprezentowane były sfery gospodarcze Gdyni na czele z urzędującym Wiceprezesem naszej Izby Dr. Smoleniem zastępującym nieobecnego z powodu choroby Prezesa Izby Inż. Napoleona Korzona.

Po przemówieniach powitalnych Prezesa Izby Szwedzko-Polskiej p. Klemminga, Wicemin. Przemysłu i Handlu p. Doleżala, posła królewsko-szwedzkiego p. Henningsa, Min. Bertoniego i Wiceprez. naszej Izby D-ra Smolenia, wygłosił odczyt Prezes Rady Traktatowej poseł Dr. Minkowski. Po zobrazowaniu zamieszania, panującego w światowem życiu gospodarczem, p. poseł Minkowski przedstawił w krótkich, lecz mocnych, wyrazach dążności ze strony polskiej i szwedzkiej do wzajemnej współpracy i zacieśnienia przyjaznych stosunków gospodarczych. Prelegent wskazał przytem na szereg momentów, łączących Szwecję i Polskę w tej współpracy oraz na rolę, jaką dla obu krajów odgrywa łączące je morze.

Ze strony szwedzkiej wygłosił odczyt Prezes Prytz, wskazując na szereg konkretnych możliwości we współpracy handlowej polsko-szwedzkiej. P. Prytz m. in. wskazał na konieczność dążenia wspólnemi siłami do zwalczania sztucznych przeszkód w wymianie towarowej tak pomiędzy obu krajami, jak i w stosunku do wymiany handlowej w skali światowej. Prelegent zaznaczył również, że kapitał szwedzki, jako pozbawiony wszelkiego zabarwienia politycznego, może być bardzo pożyteczny dla rozwoju gospodarczego Polski.

Po tych przemówieniach wyświetlony został film, obrazujący produkcję przemysłową Szwecji oraz jej atrakcje turystyczne.

Po zebraniu odbyło się śniadanie, wydane przez Izbę Handlową Szwedzko-Polską, a następnie spacer morski statkiem „Marieholm" i zwiedzenie portu. Wieczorem Izba nasza wydała przyjęcie dla gości szwedzkich.

KONFERENCJA Z RADCĄ HANDLOWYM POSELSTWA POLSKIEGO W BUKARESZCIE P. VETULANIM.

W dniu 1 bm. przybył do Gdyni p. Vetulani, radca handlowy poselstwa polskiego w Bukareszcie, w celu odbycia w naszej Izbie konferencji ze sferami gospodarczemi w sprawach możliwości rozwoju stosunków handlowych polsko - rumuńskich i wykorzystania portu gdyńskiego dla tranzytu rumuńskiego.

W toku konferencji wyjaśnionem zostało, że tranzyt rumuński przez Polskę do morza Bałtyckiego ma wiele podstaw rozwojowych, jako najkrótsza droga połączenia Bałtyku z Morzem Czarnem. Na podkreślenie przytem zasługuje fakt zbieżności interesów kolei polskich i rumuńskich przy kierowaniu transportów tą drogą, jako połączony z najkrótszym ich przebiegiem tak kolejami rumuńskiemi, jak i polskiemi. Pozatem podczas konfer. podniesiona była kwestja stworzenia w Gdyni punktu rozdzielczego dla handlu rumuńskiego z krajami północno - europejskiemi, szczególnie w odniesieniu do eksportu owoców rumuńskich na rynki skandynawskie, przy uwzględnieniu w pierwszym rzędzie winogron.

Na zakończenie konferencji poruszona została sprawa ruchu turystycznego i pasażerskiego z Rumunji i państw Bliskiego Wschodu do państw Skandynawskich i Bałtyckich. Sprawa ta, jak stwierdził p. Radca Vetulani wzbudza w Rumunji znaczne zainteresowanie.

WIADOMOŚCI MORSKIE

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W MAJU 1934.

W ciągu maja do portu gdańskiego zawinęło 289 parowców i 87 motorowców i żaglowców, łącznie więc 378 statków o ogólnej pojemności 252.917 n. t. r. W tym samym okresie wypłynęło z portu 394 statki, w tem 297 parowców i 97 motorowców i żaglowców. Ze statków na wejściu 111 przywiozło drobnicę, 240 statków zawinęło bez ładunku. Ze statków na wyjściu 92 miały ładunek drobnicy, 104 załadowane były węglem, 72 — drzewem, 34 — zbożem, 23 opuściły port bez ładunku.

Pod względem przynależności państwowej statków, Niemcy miały 137 statków na wejściu i 140 na wyjściu, zajmując pierwsze miejsce, na drugiem była Szwecja ze 68 statkami na wejściu i 73 na wyjściu, dalej Danja i Norwegja. Polskich statków było na wejściu 18 na wyjściu zaś 16.

RUCH STATKÓW W ANTWERPJI W MAJU 1934 R.

W ciągu maja do portu Antwerpij zawinęło 846 statków o łącznej pojemności 1.639.480 ton, z czego wynika, że przeciętny tonaż statków wynosił 1938 ton. W tym samym miesiącu roku 1933, zawinęło 857 statków o łącznej pojemności 1.703.617 ton, co stanowi spadek o 11 statków i 64.137 ton.

Według kolejności bander ruch statków przedstawia się w sposób następujący: Anglja 251 statków, Niemcy — 159, Holandja — 121, Norwegja — 55, Francja — 47, Belgja — 43, Danja — 41, Szwecja — 39, Stany Zjed. — Ameryki Północnej — 10, Finlandja, Grecja, Włochy i Związek Sowietów po 9, Japonja — 8, Łotwa — 7, Estonja — 5, Brazylja, Portugalja po 4, Panama, Jugosławja po 3. Egipt, Hiszpanja, Polska po 2, Islandja, Litwa, Rumunja, Tunis po 1.

KONKURENCJA TRAMPÓW GRECKICH Z ANGIELSKIEMI NA WODACH LA PLATA.

Fakt, że flaga grecka z roku na rok jest liczniej reprezentowana na szlaku La Plata, wzbudza wielkie zaniepokojenie pośród właścicieli trampów angielskich. W ciągu ostatnich 3 lat ilość statków greckich, zatrudnionych w ruchu na szlakach La Plata wzrosła o 160 jednostek o pojemności ogólnej ponad 172 tys. t. r. n., gdy tymczasem ilość statków angielskich zmniejszyła się o 300 jednostek pojemności 950 tys. t. r. n. W trzecim tygodniu maja w wodach La Plata statki greckie stanowiły 48%, gdy tymczasem angielskie zaledwie 33%. Skonstatowanie stanu tego jest tem bardziej przykre dla strony angielskiej, że w latach ostatnich Anglicy sprzedali znaczną ilość swych trampów Grekom i teraz ci konkurują z nimi na szlakach, które jeszcze przed niedawnym czasem były domeną przeważających wpływów handlowej floty angielskiej.

KIEDY SZYBKOŚĆ STATKU WE MGLE NIE UCHODZI ZA „UMIARKOWANĄ"?

Przepisy zapobiegawcze przeciwko zderzeniom statków na morzu operują szeroko pojęciem „umiarkowanej szybkości", zalecanej statkom poruszającym się we mgle. Dotąd nie wydano jednolitego orzeczenia w tej sprawie, jednakże dają się wyznaczyć pewne wytyczne, wskazujące, iż górna granica „umiarkowanej" szybkości waha się w zależności od charakteru wód, po których żegluje statek, stopnia ożywienia ruchu na nich, istnienia prądu itd.

Naogół przyjąć można, że na uczęszczanych przyujściowych odcinkach rzek, ożywionych znacznym prądem lub znacznym ruchem przypływowo - odpływowym górna granica „umiarkowanej" szybkości leży najniżej: statek winien tam posuwać się zaledwie z taką szybkością, ażeby jeszcze zapewnić sobie pełną sterowność. Również przy omijaniu przylądków na ożywionych szlakach podróży łatwo jest narazić się w razie zderzenia na zarzut szybkości „już nieumiarkowanej". Na otwartych wodach szybkość umiarkowana szacowana jest nieco wyżej, jednakże z opinjowania wyroków sądów morskich wynika, że dla statków nowoczesnych o silnych maszynach i tu nie zawsze wystarczy pracować małą szybkością naprzód, lecz przy łatwem powstawaniu nadmiernej szybkości, np. przy żegludze z wiatrem i prądem, — od czasu do czasu należy całkowicie zatrzymywać maszyny i łagodnie je wprowadzać w ruch, jak i łagodnie wyłączać, ażeby jaknajwięcej stracić na szybkości bez utraty sterowności.

Oto przykłady szybkości z wyroków sądu apelacyjnego Admiralicji Brytyjskiej, uznane za nieumiarkowane:

Na rzece Mersey pod Liverpoolem — 7 węzłów, na rzece Clyde — 5 węzłów, na Bałtyku, na odległości 25 mil ku wschodowi od Gotlandu — 5 węzłów, na Tamizie — 4 węzły, w cieśninie Gibraltaru, mimo że statek zwalczał przeciwny prąd o sile 2 i pół węzła, — 5 węzłów, przy omijaniu przylądka Quessant — 4 węzły, na 200 mil przed Sandy Hook — 7 węzłów.

ANTWERPJA POPIERA STATKI WYCIECZKOWE Z PUNKTEM WYJŚCIA W JEJ PORCIE.

Rada miejska Antwerpji, na wniosek zarządu portu zmniejszyła o 50 proc. opłaty portowe dla statków pasażerskich mających Antwerpję za port wyjściowy. Niewątpliwie wpłynie to na ożywienie turystyki morskiej z oparciem o Antwerpję i skompensuje przedsiębiorstwom żeglugi część strat spowodowanych przejściem z żeglugi towarowo-pasażerskiej na czysto pasażerską.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

UŁATWIENIA WETERYNARYJNE PRZY IMPORCIE SKÓR.

Na podstawie koncesyj weterynaryjnych polsko - francuskiej, polsko - włoskiej, polsko - belgijskiej, polsko - austrjackiej i polsko - czechosłowackiej przywóz do Polski skór surowych, pochodzących z Francji, Włoch. Belgji, Austrji i Czechosłowacji nie wymaga specjalnego zezwolenia weterynaryjnego pod warunkiem, że skóry będą zaopatrzone w świadectwa miejsca pochodzenia i zdrowotności wystawione przez państwowego lub przez Państwo upoważnionego lekarza weterynaryjnego kraju pochodzenia przesyłki.

UDOGODNIENIA DLA EKSPORTERÓW MASŁA.

W myśl obowiązującego dotychczas rozporządzenia Ministrów Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa z dnia 23 lutego 1931 roku w sprawie ceł wywozowych. naturalne masło krowie, wywożone na podstawie zaświadczeń Ministerstwa Przemysłu i Handlu zwolnione jest od cła wywozowego. Odnośne zaświadczenia Ministerstwa Przemysłu i Handlu na bezcłowy wywóz masła są wydawane za pośrednictwem Zakładu Badania Masła Eksportowego.

Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni. mając na uwadze konieczność jaknajdalej idącego usprawnienia naszego eksportu masła przy uwzględnieniu tak ogólnych interesów gospodarczych, jak i poszczególnych firm eksportowych, zarządziła przeniesienie Zakładu Badania Masła Eksportowego z Miasteczka do Bydgoszczy, tak, że obecnie istnieją dwa Zakłady Badania Masła, a mianowicie:

1) Zakład Badania Masła Eksportowego Nr. 15 w Gdyni,

2) Zakład Badania Masła Eksportowego Nr. 13 w Bydgoszczy, Nowy Rynek 10.

Eksporterzy. pragnąc korzystać z usług pomienionych zakładów, zechcą zwrócić się o bliższe informacje bezpośrednio do Zakładu lub też do Referatu Eksportowego Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

IMPORT KOPALNIAKÓW DO WALJI.

Na rynku walijskim istnieje zainteresowanie przywozem drzewa z Polski. Nadmienić jednak trzeba, że oferty firm polskich na kopalniaki wykazały, że ceny są wyższe od cen płaconych na rynku walijskim, tak, że dopiero po ponownem przekalkulowaniu dostaw i obniżeniu cen mogłyby być przeprowadzone tranzakcje importowe. Zapoczątkowanie dostaw ma bardzo poważne znaczenie, zwłaszcza, że Walja stanowi jakby odrębną jednostkę w handlu Wielkiej Brytanji, importując bezpośrednio przez swe porty i unikając pośrednictwa Londynu.

Porty położone na kanale Bristolskim mają swoje znaczenie gospodarcze i pozostają w kontakcie bezpośrednim niemal ze wszystkiemi ważniejszemi ośrodkami gospodarczemi świata. Brokerzy w Walji z tego względu starają się utrzymać ten stan rzeczy.

Walja zaspakaja swoje zapotrzebowanie na kopalniaki tylko kilka razy do roku. W międzyczasie dochodzą do skutku zwykle drobne obstalunki w miarę potrzeby. W obecnym sezonie Walja zamówiła już drzewo do użytku kopalń. Zamówienia w bieżącym sezonie wykonuje Rosja Sowiecka, która oferowała drzewo po dość niskich cenach c. i. f. porty na kanale. Rosja, Łotwa, Finlandja. Szwecja, Francja, Portugalja i Nowa Funlandja troskliwie zabiegają o wejście na rynek drzewny Walji.

P. I. E.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17 DO 27 MAJA 1934 R.

ARGENTYNA. Rozporządzeniem z dnia 28 marca r. 1934 wprowadzono przymus znakowania konserw z groszku zielonego suszonego i świeżego.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK. Mająca wejść w życie z dniem 1 maja r. 1934 zwyżka cła na szkła stoło-

we w wysokości 45 proc. (taryfa brytyjska) i 75 proc. ad valorem (taryfa generalna) odłożona została o 3 miesiące, tj. do 1 sierpnia r. 1934.

BELGJA. Monitor belgijski z 7 i 8 bm. ogłasza rozporządzenie w przedmiocie skontyngentowania wwozu smalcu i innych tłuszczów jadalnych. Rozporządzenie weszło w życie 9-go maja. Pozwolenie wwozowe wydaje belgijskie Ministerstwo Rolnictwa.

CHINY. Z dniem 1 kwietnia r. 1934 weszły w życie zwyżki cła na oleje mineralne, które w obecnej chwili przedstawiają się następująco: gazolina, nafta, benzyna itp. od skrzyni o zawartości 5 gal. amer. 2,10 jednostek złota, pojedynczo — 0,53 jedn. zł od 10 litrów, (poz. 520); oleje pędne płynne (poz. 529) — 2,90 od tony. Nafta lekka (poz. 532) w skrzyniach o zawartości 18,93 litra (5 amer. galonów), 1,80 jedn. zl. od skrzyni b) pojedyńczo — 0,45 jedn. zł. od 10 litrów.

CZECHOSŁOWACJA. Z ważnością od 10 bm. został wywóz węgli wypałkowych z poz. 599 ex a/2 włączony do systemu pozwoleniowego.

Na czerwiec i lipiec przyznane zostały kontyngenty w wysokości 65 wagonów na tłuszcze i 5.000 wagonów na tłuszcz wieprzowy na miesiąc czerwiec. Kontyngent na jaja nie został przydzielony. Co się tyczy kontyngentu na masło, to zostały uprawnione odnośne władze do przydzielenia go w miarę, gdy zajdzie tego potrzeba. Ogłoszoną została lista towarów, podlegających reglamentacji importu, według stanu na dzień 10 maja 1934 roku.

DANJA. Zawarty między Polską a Danją układ handlowy zapewnia Polsce na okres 4 miesięcy t. j. do dnia 1 września rb. przydział dewiz do wyznaczonej w układzie wysokości na naftę, benzynę, oleje pędne, olej smarowy, asfalt, blachę cynkową, maszyny tekstylne, przędzę wełnianą, konie, tkaniny wełniane, bawełniane, pluszowe, ubrania wełniane i bawełniane męskie i dziecinne, ceratę, biel ołowianą i cynkową, obuwie gumowe i kalosze, obuwie z podeszwami gumowemi, drzewo, dykty, wyroby koszykarskie, groch, cebulę, jagody i owoce suszone, drut żelazny, blachę żelazną i stalową, żołądki cielęce, sodę kaustyczną i kalcynowaną, przędzę jedwabną.

ESTONJA. W układzie handlowym polsko-estońskim zawartym na okres od 1 maja r. 1934 do 1 maja r. 1935 Polsce przyznane zostały kontyngenty na następujące artykuły: naftę, gazolinę i oleje pędne, smary do motorów z wyjątkiem benzyny, cukier, sól, wyroby fajansowe, szklane, naczynia emaljowane, wyroby żeliwne, nasiona warzyw, materjały wybuchowe i kapsle, węglan sodu i sodę kaustyczną, chmiel, przędzę wełnianą, wyroby porcelanowe.

GRECJA. Ministerstwo Gospodarki Narodowej rozesłało Izbom Handlowym, władzom celnym, Bankowi Narodowemu i Związkowi Banków okólnik w drodze telegraficznej, który zawiera postanowienia o wprowadzeniu nowych kontyngentów importowych. Nowy okres półroczny ma się rozpocząć od 1 lipca, w związku z tem na okres między 15 maja a 30 czerwca rb. wydane zostaną importerom pozwolenia kontyngentowe dodatkowe w wysokości 25% kontyngentów z półrocza, które zakończyło się 15 maja rb.

FRANCJA. Na mocy rozporządzenia ogłoszonego w Journal Officiel z dnia 16 maja 1934 r., termin zgłoszeń o uzyskanie licencyj na import produktów rolnych upływa z dniem 15 czerwca rb. Wyczerpane zostały na 2 kwartał 1934 roku w stosunku do „autres pays“ następujące kontyngenty: blacha żelazna lub stalowa, cięta (poz. 210); tkaniny bawełniane wzorzyste (436, 406 bis); papier marmurkowy (461 k): papier lub tektura t. zw. fantazyjna (461 M), wyczerpany został jednocześnie dla Polski kontyngent na meble gięte (poz. 590).

Projektowane jest wprowadzenie specjalnej dodatkowej opłaty od sera w wysokości 50 fr. za 100 kg.

HISZPANJA. Kontyngenty na oleje i tłuszcze na III kwartał rb. (poz. 211, 212, 798, 799, 804, 805, 806, 996, 997, 998, 996 b.) taryfy celnej hiszpańskiej) pozostają te same, co i na kwartały poprzednie.

HOLANDJA. W związku z wprowadzeniem kontyngentowania importu cementu (dekret z dnia 25-go kwietnia 1934 r.), wprowadził rząd holenderski nowe rozporządzenie, na mocy którego, przydział kontyngentu może uzyskać tylko ten importer, który odpowiedniemi dokumentami stwierdzi, że zajmował się stale handlem cementu i że stanowi on jego źródło utrzymania. Powyższe rozporządzenie jest pierwszym tego rodzaju wypadkiem, odkąd Holandja wprowadziła system kontyngentowania importu.

Dekretem z dnia 25 maja 1934 skontyngentowany został na przeciąg 1 roku tj. od 1 maja 1934 do 1 maja 1935 import wodorotlenku wapniowego sody żrącej i gazu chlorowego. Przyczem jako bazę dla sody żrącej przyjęto 60% przeciętnej wagi importu w latach 1931/33 dla wodorotlenku wapniowego 70 i dla gazu chlorowego 75% przeciętnej wagi importu w r. 1933.

INDJE BRYTYJSKIE. Z dniem 1 maja 1934 roku weszły w życie zwyżki cla na zapałki i wprowadzenie podatku od tych artykułów.

IRLANDJA. Z dniem 10 maja 1934 weszły w życie zwyżki cła na szereg towarów, obejmujące około 40 poz. taryfy celnej, przyczem z ważniejszych zwyżką objęte zostały następujące artykuły: obuwie, odzież, tkaniny wełniane, kotły miedziane, artykuły żelazne lane, łopaty, ramy okienne, kołdry, miód, bydło wszelkiego rodzaju, wyroby gliniane, sierpy i kosy, ryby itp.

ŁOTWA. Według oświadczeń miarodajnych przygotowywana jest na Łotwie zmiana przepisów dewizowych. W przyszłości po oficjalnym kursie waluta ma być przyznana jedynie na import niezbędnych w życiu artykułów, podczas gdy na inne importowane artykuły, na cele podróży i inne, waluta będzie sprzedawana po kursie wyższym, który będzie ustalony przez Komisję Walutową w zależności od tego, na jakie cele będzie potrzebna waluta.

Komisja Walutowa ułoży skalę zapotrzebowań i odnośnych kursów, według której będzie przydzielać dewizy.

RUMUNJA. Obecnie obowiązujące przepisy kompensacyjne zostały uzupełnione w ten sposób, że w stosunku do krajów, z któremi Rumunja ma pasywny bilans handlowy dopuszczone są dostawy importowe do wysokości 20.000 lei bez konieczności przeprowadzania ich na podstawach kompensacyjnych. Faktury na te tranzakcje muszą być przedłożone do zatwierdzenia Dyrekcji importu.

Eksport czechosłowacki do Rumunji natrafia na coraz większe trudności i, w myśl ostatnio wydanego zarządzenia rumuńskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, może się odbywać wyłącznie w drodze kompensacji, przyczem eksport rumuński musi być dokonany najpierw.

Pozwolenia na kompensację są wydawane jedynie na te towary czeskie, które zostały przewidziane w umowie kontyngentowej i jedynie w ramach tych kontyngentów, przyczem uwzględniane są przedewszystkiem surowce i półfabrykaty potrzebne przemysłowi rumuńskiemu. Wybór i ilość artykułów rumuńskich eksportowanych wzamian do Czechosłowacji nie podlegają natomiast żadnym ograniczeniom. Zachowywany jest jedynie stosunek kompensacyjny 1 : 1,25 na korzyść Rumunji.

STANY ZJEDNOCZONE. Rozporządzeniem z dn. 28 kwietnia przedłużono o 2 miesiące tj. od 1 lipca do 31 sierpnia 1934 r zniesienie reglamentacji importu

wina i wódek, tak, że w tym okresie wolno importować wyżej wymienione artykuły bez konieczności uzyskiwania specjalnej licencji. Zaznaczyć jednak należy, że specjalne pozwolenia na import wódek i win z zagranicy posiadają firmy, należące do stowarzyszenia t. zw. ABI permit. Do stowarzyszenia tego należy 1583 firm

SZWECJA. Z dniem 22 maja 1934 r. weszły w życie zwyżki cła na kukurydzę, strączkowe (3 kor. za 100 kg), przyczem import kukurydzy podlega nadal przymusowi uzyskania licencji, cło na paszę, makuchy, wynosi obecnie 5 kr. za 100 kg. (dotychczas 2 kr. — 100 kg.)

SZWAJCARJA. Od dnia 27 kwietnia br. skontyngentowany został przywóz smalcu z poz. 95 szwajcarskiej taryfy celnej; import smalcu dopuszczony w drodze kompensacji za bydło rasowe.

SYRJA. Dekretem z dnia 14 kwietnia 1934 r. wprowadzono nowe cła na następujące towary: (nowa poz. 295 A) glina ogniotrwała i kaolina taryfa normalna — bez cła, (499 ter. B.) wapno palone b. cła, (321 A), szmelc w rurach, sztabach itp. 11% ad val., (472 A), mydła miękkie (szare, zielone itp. 135 piastrów od 100 kg br., B) mydło zwykłe w kawałkach 110 piastrów od 100 kg br., C) mydło w proszku 255 piastrów od 100 kg pół brutto (473) mydła toaletowe i lecznicze 800 piastrów za 100 kg pół brutto.

URUGWAJ. Wprowadzony w dniu 13 marca 1934 zakaz tranzytu jedwabiu sztucznego i konfekcji z jedwabiu sztucznego został zniesiony rozporządzeniem z dnia 20 marca 1934 roku.

W. BRYTANJA. Przedłożony został parlamentowi do zatwierdzenia projekt wprowadzenia przymusu znakowania krajem pochodzenia importowanego mięsa.

Dekretem z dnia 16 maja rb. wprowadzona została zwyżka cła na tlenek glinowy, które wynosi obecnie 20% ad val. ewent. 3 Ł. od tony.

WŁOCHY. Wprowadzona została dodatkowa opłata celna w wysokości 2 lirów od 1 kg od sztucznych tłuszczów jadalnych, zarówno roślinnych, jak i zwierzęcych, chociażby w którychkolwiek z nich była domieszka naturalnego masła.

Z dniem 14 maja 1934 r. wprowadzono zakaz importu jedwabiu surowego i farbowanego (poz. 147 a 1), 247 a 2), 247 b. włoskiej taryfy celnej).

„Gazzetta Ufficiale“ z dnia 11 maja ogłasza dekret z daty 8 marca 1934 r, Nr. 736, mocą którego import kory chinowej, soli chinowych i alkaloidów pochodzących z chiny — zostaje zarezerwowany dla administracji Monopolów Państwowych. Monopole państwowe mogą udzielać koncesyj na import powyższych artykułów osobom prywatnym pobierając przytem opłatę w wysokości 82,40 Lir. od kg. chiny (lub alkaloidów chinowych).

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma fińska prosi o oferty na mąkę pastewną, pszenną i żytnią oraz otręby cif. Helsingfors. — R/13008/74/Pi.

Firma w Capetown poszukuje fabrykantów naczyń emaljowanych. P/11147/44/Sz.

Firma w Tunisie interesuje się importem wyrobów ze szkła, fajansu, umywalni i miednic fajansowych, wanien emaljowanych itd. P/12630/63/Sz.

Firma duńska interesuje się importem z Polski słomek używanych w kawiarni do napojów. P/12529/59/Sz.

Firma austrjacka interesuje się zakupem, celem reeksportu do Ameryki i Anglji wyrobów ze szkła, ceramiki, koszykarskich itd. P/12807/3D/Sz.

Firma angielska interesuje się zakupem szkła domowego, prasowanego, oświetleniowego. P/12089/63/Sz.

Firma estońska interesuje się importem z Polski naczyń emaljowanych i aluminjowych kuchennych, maszyn do siekania mięsa. oraz zamków do mebli. P/13193/3N/R.

Firma z Bejrutu zainteresowana jest nawiązaniem stosunków z polskimi producentami konfekcji wszelkiego rodzaju. P/13034/64/R.

Firma angielska interesuje się zakupem w Polsce chodników, wycieraczek, oraz mat, wyrabianych z włókien kokosowych i coir'u. P/13083/59/R.

Firma angielska pragnie importować z Polski tkaniny papierowe, używane w przemyśle meblarskim. P/12974/46/R.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Firma norweska, istniejąca od 50 lat, pragnie przejąć na Norwegję reprezentację firm polskich, wyrabiających: artykuły budowlane, wyroby żelazne, narzędzia, maszyny rolnicze i t. p. Bliższych szczegółów udzieli Referat Statystyczny Izby naszej.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

WYPOWIEDZENIE KARTELOWYCH TARYF DLA KOMUNIKACJI Z RUMUNJĄ.

Koleje rumuńskie wypowiedziały z dn. 1 października br. taryfy kartelowe z wszystkiemi kolejami zagranicznemi. Nie odnosi się to jednak do polsko - rumuńskiej taryfy portowej, w której uczestniczą tylko sąsiadujące koleje polskie i rumuńskie, a nie wszystkie koleje kartelu dla komunikacji z kolejami rumuńskiemi.

SPRAWY PODATKOWE

ULGI W ZRYCZAŁTOWANYM PODATKU PRZEMYSŁOWYM.

Ministerstwo Skarbu na podstawie art. 94 ustawy o państwowym podatku przemysłowym (Dz. U. R. P. Nr. 17 z r. 1932, poz. 110) upoważnia Urzędy Skarbowe do tymczasowego ograniczania poboru zryczałtowanego podatku przemysłowego od obrotu za rok

1934 w wypadku stwierdzenia znacznego spadku obrotów w roku 1934 w porównaniu z obrotem, przyjętym za podstawę obliczenia ryczałtu. W szczególności będzie to miało miejsce w wypadkach, gdy zryczałtowany podatek za rok 1934 przekracza znacznie wymiar podatku przemysłowego od obrotu za r. 1933, względnie zryczałtowany podatek za lata 1932-33.

Umorzenie może conajwyżej obejmować ku za rok 1934, dokonają Izby Skarbowe z końcem grudnia 1934 r. (w terminie do dnia 31 grudnia 1934 r.) po prowizorycznem obliczeniu wysokości osiągniętego w 1934 r. obrotu.

Umorzenia części zryczałtowanego podatróżnicę pomiędzy wymiarem zryczałtowanego podatku za r. 1934, a podatkiem, przypadającym od prowizorycznie ustalonego obrotu w tym roku.

Ulgi z powyższego okólnika mogą być udzielane w wypadkach zasługujących na szczególne uwzględnienie, jedynie na indywidualne podania płatników, które winny być wnoszone najpóźniej do **30 czerwca 1934.**

„WYKŁADNIA USTAWY O OPŁATACH STEMPLOWYCH".

W myśl art. 93 punktu a), u. o. s. podlegają opłacie stemplowej w wysokości 10 gr od każdego arkusza; wszelkiego rodzaju dokumenty, sporządzone przez wysyłającego, wręczone przewoźnikowi, a tyczące się przesyłki niekolejowej. Przepis ten tyczy się również dokumentu, podpisanego zarówno przez wysyłającego, jakoteż przez przewoźnika. W myśl ustępu drugiego art. 93 dokument, stwierdzający umowę o przewóz niekolejowy, a sporządzony przez przewoźnika, podlega opłacie w wysokości 10 gr od każdego arkusza w razie niewystawienia dokumentu, stwierdzającego umowę przewozu, a podpisanego przez wysyłającego. Jeżeli podlegający opłacie dokument przewozu, podpisany bądź przez wysyłającego, bądź przez przewoźnika, bądź przez obie strony, został sporządzony w dwu lub więcej egzemplarzach, to ma zastosowanie art. 3 u. o. s., a zatem opłacie podlega tylko egzemplarz pierwszy.

Powyższe zasady mają zastosowanie również do dokumentu, tyczącego się przewozu statkami morskiemi. W szczególności więc podlega opłacie w wysokości 10 gr od każdego arkusza **certe - partja,** tj. pismo, na mocy którego osoba, rozporządzająca statkiem (armator) oddaje do dyspozycji drugiego kontrahenta celem uskutecznienia przewozu bądź cały statek, bądź ułamkową część pojemności statku (np. połowę, ⅓), bądź szczegółowo oznaczone pomieszczenie w statku. Jeżeli w razie wystawienia certepartji armator, który zawarł umowę, stwierdzoną za pomocą certe-partji (lub jego pełnomocnik), wydaje co do tego samego statku lub tej samej części statku, których dotyczy certepartja, tej samej osobie, z którą ową umowę zawarł, **konosament** tj. dokument przewozowy, wymieniający **szczegółowo** towary, przyjęte do przewozu, to konosament w myśl art. 93 ustępu drugiego u. o. s. nie podlega opłacie stemplowej.

Opłatę od certepartji i tak samo opłatę od innych dokumentów przewozowych, o których mowa uiszcza się w myśl § 133 r. w. s. za pomocą znaczka stemplowego, który winien być skasowany bądź tekstem dokumentu, bądź przez przepisanie firmą armatora i datą, a mianowicie: a) przy wysyłce z portu polskiego — datą przyjęcia przesyłki, b) w razie wystawienia dokumentu zagranicą — datą wydania przesyłki odbiorcy.

SPRAWY TURYSTYCZNE

ZWIĄZKU PROPAGANDY TURYSTY- ZWIĄZKU PROPAGANDY TURYSTYCZNEJ.

Dnia 25 maja br. odbyło się w sali hotelu „Polska Riwiera" doroczne Walne Zgromadzenie G. Z. P. T., przy bardzo licznym udziale członków, przedstawicieli władz, urzędów, prasy, miejscowego społeczeństwa i delegatów z Warszawy i Torunia. Walne Zgromadzenie zaszczycił również swoją obecnością Komisarz Rządu p. Mgr. Sokół.

Walne Zgromadzenie zagaił Prezes dyr. p. Rummel dłuższem przemówieniem, wykazując stopniowy rozwój Związku, pomimo pracy w jak najcięższych warunkach materjalnych i przeszkód postronnych.

Praca Związku prowadzona jest bezinteresownie przez członków Zarządu, oparta li tylko na obywatelskiem poczuciu obowiązku; na dalszą jednak metę koniecznem jest zdobycie trwałych podstaw finansowych. Zagadnienie to jest obecnie przedmiotem rozważań Zarządu Związku.

Dla ułatwienia wstąpień do G. Z. P. T. nowym członkom — Zarząd postawił na Walne Zgromadzenie wniosek o zupełne skreślenie wpisowego, które do tego czasu wynosiło 20 zł.

Mając większą ilość członków G. Z. P. T. mógłby przedsięwziąć o wiele więcej poważniejszych prac, założyć niezbędne w Gdyni biuro informacyjne, rozwinąć szerzej akcję propagandową i wydawniczą, co mogłoby dać ogromne korzyści dla miasta i mieszkańców,

stwarzając nowe źródła zarobków. Na zakończenie swego przemówienia p. Prezes Rummel zaapelował do zainteresowanych rozwojem ruchu turystycznego w Gdyni — kupców, hotelarzy, właścicieli pensjonatów i t. d., by we własnym dobrze zrozumianym interesie popierali G. Z. P. T., zapisując się na członków Związku.

Po zagajeniu — sekretarz Limbach odczytał protokół z ostatniego Walnego Zgromadzenia, poczem wiceprezes Związku Dyr. Pikusiński odczytał sprawozdanie z działalności Zarządu, za ubiegłe półrocze, z pośród tych tych prac Zarządu na szczególną wzmianwzmiankę zasługuje zainteresowanie Gdynią kę zasługuje zainteresowanie Gdynią i morzem ze strony Rozgłośni Polskiego Radja we Lwowie. Staraniem G. Z. P. T. przybyli do Gdyni — jako goście Związku Dyrektor rozgłośni Polskiego Radja we Lwowie Petry, wraz z dwoma współpracownikami, ogólnie znanymi „Szczepkiem“ i „Tońkiem“.

Po zebraniu w Gdyni potrzebnych materjałów i tematów, rozgłośnia lwowska na „Wesołej lwowskiej fali“ nadała audycję propagandową, która szerokiem echem odbiła się po całej Polsce; cała ta impreza propagandowa odbyła się zupełnie bezinteresownie ze strony rozgłośni radja lwowskiego.

Jedną z dalszych większych prac Zarządu jest wydanie prospektu propagandowego w nakładzie 15.000 egzemplarzy; prospekt ten zostaje rozesłany po całej Polsce bezpłatnie.

Staraniem Związku — Dyrekcja Kolei Państw. w Toruniu uruchomi w sezonie perjodyczne pociągi wycieczkowe do Szwajcarji Kaszubskiej i w stronę Krokowa; celem tych wycieczek jest ułatwienie tak mieszkańcom Gdyni, jak i letnikom poznania i zwiedzenia najpiękniejszych terenów turystycznych w Szwajcarji Kaszubskiej i wybrzeża morskiego; dla pociągu takiego będzie zastosowana 70% zniżka kolejowa.

Związek opracował program „Tygodnia Sportowego“ na początek sierpnia, który prawdopodobnie wejdzie w program „Festiwalu“ — imprezy zaprojektowanej na szeroką skalę.

Następnie Dyrektor Andrzej Wachowiak wygłosił referat na temat „Gdynia jako kąpielisko“; drugi referat wygłosił Dr. Stanisław Bobkowski na temat „Gdynia największem polskiem kąpieliskiem morskiem teraz i w przyszłości“. Referent przedstawił walory kąpieliskowe Gdyni ze stanowiska lekarskiego.

Zarząd postanowił obydwa referaty wydać w formie broszury i rozesłać w najszerszym zakresie, przedewszystkiem lekarzom.

Po obszernej dyskusji na temat najaktualniejszych spraw związanych z ruchem turystycznym w Gdyni i na wybrzeżu jak: podatku hotelowego, zniżek kolejowych dla letników powracających z letniska, niczem nieuzasadnionej zwyżki cen pokojów na lato, budowy basenu pasażerskiego itp. — Prezes Rummel Walne Zgromadzenie rozwiązał.

SPRAWY SZKOLNICTWA

ZEBRANIE DYSKUSYJNE W INSTYTUCIE BAŁTYCKIM W SPRAWIE SZKOLNICTWA HANDLOWEGO.

Dnia 1. 6. br. wieczorem odbyło się zebranie zwołane z inicjatywy Instytutu Bałtyckiego, na którem p. prof. Szulc wygłosił odczyt na temat aktualnych zagadnień i potrzeb Liceum Handlowego Izby Przemysłowo Handlowej w Gdyni. Po odczycie wywiązała się dyskusja. w wyniku której zebrani uznali zgodnie aktualność załatwienia szeregu zagadnień wysuniętych przez prelegenta. W szczególności podkreślono konieczność ustalenia bliższego kontaktu sfer gospodarczych z Liceum Handlowem, w celu uzgodnienia programów nauczania z wymogami życia gospodarczego portu gdyńskiego. W końcu poruszono również kwestję zainteresowania sfer gospodarczych sposobem praktycznego szkolenia młodzieży licealnej.

ZAPISY DO LICEUM HANDLOWEGO IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI.

Liceum Handlowe w Gdyni jest zawodowym zakładem naukowym typu licealnego i ma za zadanie gruntowne przygotowanie teoretyczne i praktyczne do działalności handlowej wogóle, zaś w handlu morskim w szczególności.

W myśl ustawy o ustroju szkolnictwa z dnia 11 marca 1932 r., absolwenci licealni mają prawo studjować w szkołach wyższych.

Uczniowie Liceum Handlowego korzystają z odroczeń służby wojskowej oraz po ukończeniu Zakładu, ze skróconej służby wojskowej, w myśl obowiązujących ustaw.

Okres nauki w Liceum trwa zasadniczo dwa lata.

Trzeci rok nauczania obejmuje specjalizację w handlu morskim.

Niezależnie od tego, przedmioty na I i II roku nauczania uwzględniają w sposób specjalny zagadnienia handlu morskiego.

Poza nauczaniem teoretycznem w ciągu roku szkolnego, program nauki Liceum obejmuje również obowiązkowe jednomiesięczne praktyki w czasie wakacyj letnich.

Rok szkolny trwa od 20 sierpnia do 15 czerwca.

Warunkiem przyjęcia na pierwszy rok nauczania jest nieprzekroczony wiek lat 19 przed rozpoczęciem roku szkolnego.

Nowowstępujący, których wiek przekracza lat 19, mogą być przyjęci za zgodą Kuratorjum Okręgu Szkolnego Poznańskiego w Poznaniu, na podstawie podania skierowanego przez Dyrekcję Liceum.

Od wstępujących do Liceum wymaga się ukończenia:

a) 6-ciu klas gimnazjum, lub

b) szkoły wydziałowej (b. dzielnicy pruskiej), albo

c) trzyletniej szkoły handlowej z zastrzeżeniem złożenia dodatkowych egzaminów uzupełniających z przyrody, matematyki i fizyki z zakresu 6-ciu klas gimnazjum w ciągu pierwszego półrocza studjów.

Na drugi rok nauczania mogą być przyjęci uczniowie posiadający ukończony pierwszy kurs liceów handlowych.

Absolwenci 2-letnich liceów handlowych mogą być przyjęci na 3-ci rok Liceum, stanowiącego specjalizację w handlu morskim.

Podanie o przyjęcie do Liceum winno być kierowane pod adresem Dyrekcji Liceum Handlowego do dnia 10 sierpnia, poprzedzającego rozpoczęcie roku szkolnego.

Do podania należy dołączyć:

1. Życiorys,
2. Metrykę urodzenia,
3. Świadectwo szkolne,
4. Świadectwo odejścia z ostatniej szkoły,
5. Zezwolenie rodziców względnie opiekunów,
6. 2 fotografje,
7. 20 złotych tytułem wpisowego.

Czesne za rok szkolny wynosi zł 450, płatne w 10-ciu równych ratach miesięcznych najpóźniej do dnia 6-go każdego miesiąca, przyczem pierwsza rata winna być uiszczona w ciągu trzech dni od rozpoczęcia roku szkolnego.

Wpisowe wynosi zł 20, które bezwzględnie musi być nadesłane jednocześnie z podaniem o przyjęcie. W wypadku nieprzyjęcia kandydata(tki) wpisowe ulega zwrotowi.

Uczniom i uczenicom niezamożnych rodziców Dyrekcja Liceum przyznaje ulgi w opłacie czesnego, które uzależnia jednak od sprawowania i postępów w nauce.

ZGŁOSZENIA NOWYCH KANDYDATÓW DO PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ.

Podania o przyjęcie nowych kandydatów do Państwowej Szkoły Morskiej nadsyłać należy w terminie do dnia 12 lipca br. Do podania dołączyć należy metrykę urodzenia, dowód obywatelstwa polskiego, ostatnie świadectwo szkolne, zobowiązanie rodziców do przestrzegania przepisów szkolnych, 2 fotografje o wymiarze paszportowym oraz opłatę egzaminacyjną w wysokości zł 15.

Po rozpatrzeniu podań dnia 16. 7. br. o godz. 9-tej w gmachu Państwowej Szkoły Morskiej odbędzie się egzamin konkursowy, poczem przyjęci kandydaci otrzymają kilkudniowy urlop celem zaopatrzenia w niezbędny ekwipunek, a następnie odbędą podróż ćwiczebną naokoło świata na statku szkolnym „Dar Pomorza“, która trwać będzie przez 11 miesięcy.

EGZAMIN DOJRZAŁOŚCI W PAŃSTWOWEJ SZKOLE MORSKIEJ.

Przed kilkoma dniami zakończony został w Państwowej Szkole Morskiej egzamin dojrzałości ,któremu poddanych zostało 35 uczniów. Z liczby tej egzamin złożyło 30 niżej wymienonych abiturjentów:

Na Wydziale Nawigacyjnym:

1. Andryszak Czesław
2. Borkowski Janusz
3. Boniecki Józef
4. Chudecki Alfred
5. Danielewicz Alfons
6. Gogela Stanisław
7. Hrabar Wiesław
8. Hulanicki Roman
9. Kijakowski Szczęsny
10. Kowalewski Jan
11. Kozłos Mirosław
12. Koreywo Zbigniew
13. Sznage Jan
14. Studnicki Stanisław
15. Teresiński Józef
16. Stępkowski Stefan

Na Wydziale Mechanicznym:

17. Forkiewicz Jan
18. Ładyński Józef
19. Martyszewski Janusz
20. Nowak Jan
21. Ochinowski Ryszard
22. Piotrowski Tadeusz
23. Pluta Władysław
24. Pawlak Stanisław
25. Rewkiewicz Jacek
26. Staszewski Edward
27. Terlikowski Bolesław
28 Zachurzok Jan
29. Harasyniuk Władysław
30. Stefanowski Jerzy.

TARGI I WYSTAWY

UDZIAŁ FIRM POLSKICH W TARGACH W LILLE.

Wyniki tegorocznych Targów w Lille okazały się bardzo korzystne dla firm polskich. W przeciwieństwie do lat ubiegłych, kiedy eksporterzy polscy eksponowali prawie wyłącznie kolekcje próbek, nadano stoisku polskiemu charakter handlowy. Eksporterzy przybyli z większemi ilościami towarów, które w znacznej mierze zostały sprzedane na miejscu. Zawarto umowy na dostawy artykułów nieobjętych ograniczeniami przywozowemi, jak np. grzybów, papierosów, czekolady i innych.

Obecność eksportera lub jego reprezentacja zapewniła udzielanie szczegółowych i fachowych informacyj osobom zainteresowanym, w ten sposób podnosząc możliwości eksportowe.

Do grupy produktów ściśle handlowych należały: szynki w puszkach i boczki, grzyby suszone i konserwy, konfekcja męska, wyroby Monopolu Tytoniowego, czekolada, zioła lecznicze oraz hafty ludowe i zabawki.

Oddzielną grupę stanowiły: drzewo, parkiety oraz len i pakuły. Artykuły te są zawsze interesujące dla rynku północno-francuskiego i wzbudzają duże zainteresowanie. Trzecią grupę stanowiły eksponaty propagandowe.

Na targach zostało sprzedanych: 2.000 par spodni, 1.700 kg szynek w puszkach i 200 kg boczków, za 13.000 fr papierosów, za 6.000 czekolady, za 11.000 grzybów oraz około 4.000 za hafty i zabawki.

Konsulat Gen. R. P. w Lille.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

Własnemi siłami

ZNACZENIE SPÓŁDZIELNI W NASZEM RYBOŁÓWSTWIE MORSKIEM.

„Z okazji Tygodnia Spółdzielczości przytaczamy referat wygłoszony na Zjeździe Rybacko-Gospodarczym w Pucku przez Naczelnika Morskiego Urzędu Rybackiego p. A. Hryniewickiego.

W referacie tym przedstawiającym aktualne zagadnienia gospodarcze naszego rybołówstwa morskiego znajdujemy silne podkreślenie znaczenia spółdzielczości, która własnemi siłami swych członków rybaków wykona zadania najbardziej pilne, bez uciekania się do pomocy rządowej.

Na naszem wybrzeżu morskiem działa od 15 maja 1927 roku Spółdzielnia „Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich w Gdyni" wykazująca stały postęp i rozwój i zaczynająca obecnie siódmy rok pracy. Spółdzielnia jednocząca naszych rybaków morskich, zakupuje i sprzedaje prawie całkowite połowy morskie i zaopatruje swych czonków w kutry i narzędzia połowu".

Gospodarcze znaczenie rybołówstwa morskiego przedstawiają najbardziej wymownie liczby przywozu ryb. W ostatnich latach, latach ciężkiego kryzysu, ogólnego zubożenia i kurczenia się zakupów sprowadzono do Polski z zagranicy następujące ilości ryb morskich (liczby zaokrąglone):

W 1930 r. — 90 tys. ton wartości zł 56 miljonów.

W 1931 r. — 54 tys. ton, wartości zł 36 miljonów.

W 1932 r. — 46 tys. ton, wartości zł 20 miljonów.

W 1933 r. —. 43 tys. ton, wartości zł 16 miljonów.

Zrozumiałem jest, że wyłowieniem tak pokaźnej ilości ryby zajmował się znaczny zastęp rybaków. Następnie przy jej przygotowaniu i wysyłaniu zatrudniono wiele tysięcy pracowników. Za całą tę pracę zapłacił nasz spożywca i to w czasie ciężkiego położenia wszystkich warstw społeczeństwa. Wymowność wyżej przytoczonych liczb jest nadzwyczaj przekonywująca. Dotychczas miljony złotych upływają corocznie zagranicę na zakup ryby. Za te miljony opłacani są obcy rybacy, robotnicy i przemysłowcy, gdyż zakupując rybę pokrywamy nietylko wynagrodzenie czy też zarobki rybaków, ale opłacamy wszystkich zatrudnionych w rybnym przemyśle, a także pobocznym pracującym dla rybołówstwa morskiego. Płacimy za obcą sól, drzewo, żelazo i inne przedmioty dostarczane dla potrzeb obcego rybołówstwa.

Przedstawiony stan rzeczy wysoce dla nas niekorzystny powinien uledz zmianie. Zmiana jednakże wymagałaby bardzo dużych wkładów gotówkowych, a dotychczas nasz przemysł i handel zupełnie nie zajmuje się wyzyskaniem naturalnych bogactw morza. Jeżeli pomimo to nasze rybołówstwo morskie wykazuje pewien wzrost, to tylko dlatego, że praca czynników rządowych celowo i stopniowo przygotowała trwałe podstawy i wskazała należyte drogi, któremi w swym rozwoju powinno kroczyć dalej rybołówstwo morskie.

Wyniki tej pracy w postaci nowych portów, nowych statków rybackich rozmaitych urządzeń technicznych i przemysłowych dowodzą tylko, jak różnorodną musiała być

taka praca — jak wiele trudów włożono, by pokonać liczne przeszkody i stworzyć rzeczy niezbędne, a poprzednio u nas prawie nieznane. W pracy tej nie napotykano uznania nawet ze strony tych, dla kogo była ona prowadzoną. Przeciwnie napotykano najczęściej na opór i niechęć i nawet wprost wrogi stosunek przy przeprowadzeniu zamierzeń.

Wysiłki te były nieodzowne i konieczne i sprowadziły spodziewaną korzystną zmianę. Przedewszystkiem nastąpił wzrost własnych połowów morskich. Połowy bałtyckie za okres 1930-33 r. przedstawiają się następująco:

1930 r. — 3.000 ton — wartości zł 3 milj.
1931 r. — 5.000 ton — wartości zł 2 milj.
1932 r. — 7.000 ton — wartości zł 1,4 milj.
1933 r. — 7.600 ton — wartości zł 1,7 milj.

W 1931 roku rozpoczęto również połowy na Morzu Północnem. Wyłowiono tam:

w 1931 r. — 845 ton — wartości 845 tys. złotych,

w 1932 r. — 1.878 ton — wartości 1.159 tys. złotych,

w 1933 r. — 6.341 ton — wartości 2.853 tys. złotych.

Wzrost połowów własnych wywołał korzystne zjawisko zmniejszając przywóz ryb zagranicznych. Teraz tylko od naszej przedsiębiorczości i ruchliwości zależy, by przywóz ten nadal zmniejszał się, a wówczas powiększać się będzie ilość zatrudnionych przy uprawianiu połowów, a także pracowników przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych pracujących dla rybołówstwa.

Poprzednio już nadmieniono, że dla urzeczywistnienia takich zamierzeń potrzebne są duże kapitały, które dotychczas nie wykazały zainteresowania tą ważną dziedziną życia. Jesteśmy zmuszeni posiadanemi środkami dążyć stopniowo, ale stale i wytrwale do podtrzymania tego co zostało już uskutecznione. Należy nietylko utrzymać na osiągniętym poziomie własne połowy, ale należy zwiększać je w dalszym ciągu, gdyż tylko w ten sposób zdołamy zabezpieczyć od upadku istniejące gospodarstwa rybackie.

Bo chociaż za nadzwyczaj pocieszający objaw liczyć należy wzrost połowów, to z drugiej strony bardzo niepomyślnie przedstawia się wartość wyłowionej ryby. Z przytoczonych powyżej liczb widocznem jest, że w 1930 r. rybak otrzymywał przeciętnie za 1 kg ryby zł 1 — a w 1933 r. tylko 0,23 gr. Tak znaczny spadek ceny nastąpił wskutek powszechnej zniżki cen produktów spożywczych i gdyby nie ta zmiana, to ogólne położenie rybaków byłoby zadawalniające i zapewne daleko lepsze niżeli w latach poprzednich.

Utrzymanie ceny na rybę na wysokości zł 0,23 za kg przypisać należy tylko tej okoliczności, że praca przygotowawcza czynników rządowych nad rozwojem rybołówstwa morskiego objęła również urządzenia dla przemysłu i handlu. Korzystając z tego Spółdzielnia: „Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich" w Gdyni otrzymała możliwość rozpoczęcia zakupu połowów. W ten sposób cena ryby została podtrzymana na pewnej stałej wysokości. Bez tej korzystnej dla rybaków działalności Spółdzielni cena ryby obniżyłaby się znaczniej, a rybak byłby zdany na łaskę przygodnych nabywców, którzy przed rozpoczęciem działalności Spółdzielni przy każdej sposobności dążyli do obniżenia ceny otrzymywanej przez rybaka.

Obecnie położenie rybołówstwa nietylko u nas, ale we wszystkich krajach Europy jest bardzo trudne. W statystyce ogłoszonej przez Międzynarodową Radę badań morza Polska została wyróżniona jako jedyny kraj, w którym rybołówstwo morskie w ostatnich latach wykazało postęp. Nie można tego przyjmować za oznakę, że stan naszych rybaków również polepszył się. Z pośród 1500 rybaków zarejestrowanych na naszem wybrzeżu dobry stan gospodarczy mają tylko ci z rybaków, którzy uprawiają rybołówstwo na dużych i silnych kutrach. Ponieważ statków motorowych rybacy posiadają około 125, więc można liczyć, że około 400 rybaków ma zarobek wystarczający na utrzymanie. Pozostali rybacy zmuszeni są trudnić się rybołówstwem przybrzeżnem, uprawianem na małych łodziach i zarobki ich w większości wypadków są niewielkie. Byt takich rodzin rybackich często podtrzymuje posiadana rola lub też zarobki poboczne, jak np. praca w wędzarniach, jak to ma miejsce w Jastarni i Borze, a częściowo w Kuźnicy. Latem pewien dochód mają rybacy z wynajęcia pomieszczeń letnikom. Część rybaków, głównie młodzieży, znajduje sezonowe zatrudnienie na statkach rybackich w towarzystwach połowów dalekomorskich. Wszystko to razem wzięte nie zapewnia niektórym rodzinom dostatecznych środków utrzymania.

Poprawa tego położenia mogłaby nastąpić przy obecnym stanie rybołówstwa jedynie przy zwiększeniu ilości statków motorowych. Wybudowanie portu rybackiego w Wielkiej Wsi mogłoby rozwinąć szerzej rybołówstwo bo widzimy, że tylko tam gdzie istnieją porty, powstaje większe skupienie rybaków i większe rybołówstwo. Liczyć jednak na to, że w chwili obecnej powstanie port. nie można, również nie można liczyć na wydatne pożyczki rządowe na budowę nowych statków rybackich. które są dość kosztowne, wobec czego pojedyńczy rybak nie jest w stanie podołać takiemu zadaniu.

Jedynym więc środkiem ku polepszeniu bytu rybaków należy uważać zrzeszanie się rybaków dla dokonania takich zamierzeń wspólnemi siłami. Oddawna rybacy przyzwyczajeni są do wspólnej pracy w maszoperjach. Budowa kutra wyłącznie dla siebie przekracza siły rybaka. Ale to co jest niemożliwem dla jednego staje się o wiele łatwiejszem do wykonania wspólnemi silami. Posiadając chociażby jeden własny kuter maszoperja mogłaby polepszyć byt swych członków. Nie jest to rzecz łatwa, ale wydaje się zupełnie możliwa i czy nie należy teraz w czasie trudnym dla rybaków wstąpić na tę drogę samopomocy, drogę znaną rybakom oddawna?

Niezależnie od tego pożytecznem byłoby zrzeszenie się wszystkich rybaków w istniejącej już Spółdzielni rybackiej dla uczciwego i należytego popierania jej zamierzeń. Wówczas Spółdzielnia może stać się zdolną do rozszerzania swej działalności udzielania niezbędnego dla rybołówstwa kredytu i zacznie pracować skutecznie nad dalszym rozwojem rybołówstwa morskiego. Prowadząc handel rybny Spółdzielnia zdoła utrzymać ceny ryby na odpowiedniej wysokości i zapewni rybakom dobry zbyt na ich połowy.

Streszczając powyższe należy uznać:

1) Gospodarcze znaczenie rybołówstwa morskiego jest bardzo duże, gdyż Polska spożywa corocznie znaczne ilości ryb morskich.

2) Głównemi potrzebami rybołówstwa w chwili obecnej są budowa projektowanego portu w Wielkiej Wsi i zaopatrzenie rybaków w większe statki motorowe, gdyż rybołówstwo przybrzeżne nie zapewnia dostatecznych środków utrzymania.

3) Możliwości rozwoju rybołówstwa morskiego są znaczne, wobec czego należy doprowadzić rybołówstwo do takiego stanu, przy którym ustałby zupełnie przywóz ryb morskich.

4) Położenie większości rybaków morskich w obecnej chwili wymaga poprawy, co można osiągnąć wspólną pracą w maszoperjach, oraz w zrzeszeniu się wszystkich rybaków w istniejącej Spółdzielni: „Polskiego Zjednoczenia Rybaków Morskich", która będzie mogła okazywać należytą pomoc rybakom, i dążyć do rozszerzenia i rozwoju rybołówstwa.

KRONIKA.

— POLSKIE RYBOŁÓWSTWO MORSKIE W MIESIĄCU MAJU 1934 R. przyniosło ogółem 134.120 kg. ryb o wartości 111.807 zł. W stosunku do roku ubiegłego obserwujemy znaczny spadek połowów, ponieważ w maju 1933 roku rybacy złowili 184.740 kg o wartości 101.237 zł. Mimo więc spadku połowów aż o 50 tysięcy kg rybacy otrzymali obecnie nawet więcej za złowione ryby, co tłumaczyć należy większemi połowami ryb wysokocennych.

Połowy ryb na poszczególne przedstawiają się następująco: (w nawiasie podano cenę za jeden kg ryby):

Łososie (3 zł) 19.330 kg, mielnice (1,60 zł) 50 kg, troć (3 zł), flądry (od 0,30 zł do 0,60 zł) 57.400 kg, śledziki (0,30 zł) 540 kg, węgorze (2 zł) 4.590 kg, dorsze (0,30 zł) 20.370 kg, kwapy (miętusy) (0,30 zł) 11.940 kg, szczupaki (2 zł) 2.540 kg, okonie (0,60 zł) 2.500 kg, płocie (0,30 zł) 12.800, certy (0,30 zł) 1.820 kg.

Poszczególne okręgi łowiły: Hel 17.870 kg o wartości 39.937 zł, (okręg helskich rybaków złowił o 63 tysiące kg mniej jak w roku 1333). Okręg Gdynia 36.230 kg ryb o 14.184 zł. Półwysep helski od Jastarni do W. Wsi 29.870 kg — 30.780 zł. Miejscowości nad Bałtykiem od Chłapowa do granicy niemieckiej: 8.020 kg — 3.422 zł. Okręg nad zatoką Pucką od Pucka aż do Obłuża: 20.190 kg — 16.409 zł. Wszystko to są połowy przybrzeżne. Połowy dalekomorskie na pełnym Bałtyku (wyspa Bornholm obok Danji) przyniosły 14.950 kg dorszy i 6.990 kg flądier. W roku ubiegłym połowy dalekomorskie przyniosły 37.570 kg.

Jeżeli chodzi o podział zbytu ryb morskich to: wędzarnie na wybrzeżu zakupiły 15.110 kg ryb, na rynku miejscowym sprzedano 89.260 kg, do Gdańska wywieziono 24.330 kg, a eksport zagranicę (łososie) wyniósł 5.420 kg.

— NIEPOKOJĄCY OBJAW SPADKU NASZYCH POŁOWÓW MORSKICH W MAJU BR. w wysokości 50,620 kg w stosunku do tego samego miesiąca roku ubiegłego, powstał jedynie wskutek braku odbiorców na świeże ryby morskie, co zmusiło naszych rybaków do ograniczania połowów.

Przedewszystkiem więc spadły tak ważne dla nas połowy dalekomorskie o 16 tysięcy kg. Wobec budowy nowych kutrów i wobec niewykorzystania istniejących statków sprawa propagandy spożycia ryb morskich wewnątrz kraju staje się w dalszym ciągu najbardziej palącem zagadnieniem.

— KOMISARJAT RZĄDU M. GDYNI zajmie się zapewne unormowaniem warunków sprzedaży ryb morskich na rynku targowym. Do dziś dnia głównym powodem, dla którego tak mało sprzedaje się świeżych ryb morskich z połowów naszych rybaków na rynku gdyńskim to fatalne warunki w jakich się ta sprzedaż odbywa. Już przed rokiem poruszaliśmy w Biuletynie Informacyjnym Izby P. H. tę sprawę (Nr. 16 Biuletynu z dnia 12 czerwca) niestety jednak bez żadnego rezultatu. Nasi rybacy ograniczają swoje połowy ponieważ nie mogą sprzedać obecnych minimalnych połowów na rynku w Gdyni i zmuszeni są wyjeżdżać do Gdańska, gdzie zawsze znajdują nabywców. Tymczasem zaś w jadłodajniach i restauracjach w Gdyni trudno otrzymać w zaczynającym się sezonie letniskowym ryby morskie. Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że urządzenie na rynku targowym w Gdyni higjenicznego stoiska dla wszystkich sprzedawców ryb morskich przyczyni się do szybkiej propagandy tego taniego i smacznego artykułu żywnościowego. Obecne warunki, gdzie sprzedaje się ryby pod gołem niebem, ryby wyschnięte pod działaniem słońca i rojące się od much, mogą jedynie zniechęcić wszystkich do ryb morskich.

KOMUNIKATY

OBRADY ZARZĄDU GŁÓWNEGO ZWIĄZKU TOW. KUPIECKICH NA POMORZU.

W Centrali Związku w Grudziądzu obradował w poniedziałek, dnia 28 maja 1934 r. Zarząd Główny pod przewodnictwem Prezesa Związku p. Tadeusza Marchlewskiego z udziałem reprezentantów najważniejszych ośrodków Pomorza.

Po wysłuchaniu sprawozdań za okres ubiegły, szczególnie z wykonania uchwał zjazdu Rady Związkowej, przyjęto po wyczerpującej dyskusji wszystkie wnioski Rady. Znaczna część wniosków została już załatwiona pomyślnie, dzięki interwencji Pana Wojewody Pomorskiego, który uznawszy ich słuszność, zwołał wielką konferencję związkową do Torunia i której sam przewodniczył. Na konferencji tej omawiano sprawę ograniczenia zezwoleń na handel domokrążny. Ponieważ statystyka wykazała, że tych zezwoleń udziela się z roku na rok mniej a mimo to handel domokrążny przybiera rozmiary zastraszające, nie ulega kwestji, że rozrósł się ogromnie handel domokrążny n i e l e g a l n y, który całe społeczeństwo w interesie skarbowym zwalczać winno. Województwo wydało cały szereg zarządzeń, ażeby władze miejscowe wspólnie z kupiectwem handel ten tępiły. Również wydano jasną interpretację odnośnie przedłużania godzin handlu w sklepach maskowanych sprzedażą wody sodowej, które otwarte są do późnej nocy i handlują także w święta. Sprawa ta znalazła teraz nareszcie wyjaśnienie w okólniku wojewódzkim, który tego rodzaju praktykę określa wyraźnie, jako nadużycie. Zebrani wszystkie te zarządzenia Pana Wojewody przyjęli z wielkiem zadowoleniem. W ten sposób akcja Związku na tym ważnym odcinku posunęła sprawę znacznie ku uzdrowieniu.

Cały szereg dalszych zagadnień, będących przedmiotem uchwał Rady Związkowej został z uwagi na kompetencje przekazany specjalnej d e l e g a c j i Związkowej, która w czerwcu wyjedzie do Warszawy i przeprowadzi rozmowy w poszczególnych Ministerstwach. Do najważniejszych należą: zróżniczkowanie świadectw przemysłowych, obniżenie stopy dyskontowej w bankach prywatnych, reforma obliczeń podstaw wymiarowych do podatku od nieruchomości i lokali, reforma procedury ubezpieczeń socjalnych oraz wydatne obniżenie tych świadczeń, kredyt długoterminowy hipoteczny i akcja oddłużeniowa handlu. Wszystkie te sprawy zostały już opracowane i przygotowane.

W dalszym ciągu obrad przyjęto jednomyślnie wniosek Korporacji Kupców Chrześcijańskich w Toruniu o przyjęcie do Związku. Z ramienia Towarzystw wejdzie w skład Zarządu 3-ch członków, przyczem Zarząd postawi wniosek o przyznanie na Walnym Zjeździe pierwszej wiceprezesury Toruniowi.

Obszerną dyskusję wywołała sprawa wyborów do Izby Przemysłowo-Handlowej, poczem wysłuchano sprawozdania p. Dyr. Radojewskiego z posiedzenia Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego w Warszawie, która odbyła się w sobotę, dnia 26 maja 1934 roku oraz z wizytacji Towarzystw w Kościerzynie, Świeciu, Brodnicy, Brusach i Golubiu.

Obrady zakończono o godz. 21-ej.

Z REJESTRU HANDLOWEGO

W tut. rejestrze handlowym w oddziale A na stronie 689 wpisano dziś firmę „Ziemiański Młyn Parowy w Kruszwicy, Eleonora Twardowska". Właścicielką firmy jest Eleonora Twardowska w Głębokim, powiat mogileński.

Marjanowi Janickiemu w Kruszwicy udzielono prokury.

Inowrocław, dnia 9 marca 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym oddział A pod Nr. 2173 wpisano dnia 6 października 1933 r. firmę „Surowiec" właśc. Regina Chajmowicz w Bydgoszczy.

Jako właśc. firmy wpisano Reginę Chajmowicz, kupca z Bydgoszczy.

Bydgoszcz, dnia 12 stycznia 1934 r.

Sąd Grodzki

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B pod Nr. 196 przy firmie: „C. Hartwig", Spółka Transportowa z ograniczoną poręką w Gdyni, dnia 9 stycznia 1934 r. dopisano: Franciszek Marszał i Lars Usterud Svendsen ustąpili ze stanowiska kierownika spółki, a w ich miejsce ustanowiono kierownikami Ernesta Hellwiga z Poznania, Hansa Kiesewettera z Gdańska i Ernsta Braemera z Gdańska — cfr. uchwałę walnego zgromadzenia z 7. 12. 1933 r.

Sąd Grodzki w Gdyni

W tut. rejestrze handlowym w dziale A na stronie 46 odnośnie f-y Juljus Kappel w Inowrocławiu wpisano dziś co następuje:

Firma brzmi obecnie „Juljusz Keppel, Inowrocław, właściciel Paweł Keppel".

Inowrocław, dnia 9 marca 1934 r.

Sąd Grodzki

W tut. rejestrze handlowym wpisano dnia 27 lutego 1934 firmę: Wincenty Gralewski jr., Fabryczny Skład Mebli, Toruń, a jako jej właściciela małoletniego Wincentego Gralewskiego, działającego przez ojca Wincentego z Torunia.

Sąd Grodzki Toruń.

W tut. rejestrze handlowym wpisano przy firmie Jan Leopolt, Towarzystwo z ograniczoną poręką w Toruniu, dnia 23 lutego 1934 r. Aktem notarjalnym z dnia 8 lutego 1934 r. postanowiono likwidację firmy. Likwidatorem ustanowiono Jana Leopolta z Torunia.

Sąd Grodzki Toruń.

W tutejszy rejestr handlowy wpisano, że firma Księgarnia i Skład Papieru, Józefa Żyndowa w Starogardzie wygasła.

Starogard, dnia 11 maja 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszy rejestr handlowy wpisano, że firma Stefan Przewoski, Fabryka powozów i karoserji w Starogardzie Pom. wygasła.

Starogard, dnia 11 stycznia 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tut. rejestrze handlowym w oddziale A na stronie 688 wpisano dziś firmę „Dom Zbożowy" Eugenja

Słabęcka i Tadeusz Tymkowski w Kruszwicy. Jawna Spółka Handlowa. Właścicielami Spółki są: Eugenja Słabęcka, kupcowa z Kruszwicy i Tadeusz Tymkowski, kupiec z Kruszwicy. Spółka rozpoczęła swe czynności dnia 1 stycznia 1934 r.

Inowrocław, dnia 9 marca 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B pod Nr. 297 wpisano dnia 6 października 1933 r. przy firmie „Robur", Strauss i tow., Spółka z ogr. por. w Bydgoszczy, że kierownikiem wybrano Bernarda Wrzesińskiego, urzędnika bankowego z Bydgoszczy.

Bydgoszcz, dnia 16 grudnia 1933 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A wpisano dnia 23 września 1933 pod Nr. 2176 firmę pod nazwą Jan Sozański, Hurtownia Kapeluszy damskich, przybory do stroju w Bydgoszczy. Właścicielem firmy jest kupiec, Jan Sozański z Poznania.

Bydgoszcz, dnia 10 stycznia 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 2169 wpisano dnia 6 października 1933 r. firmę Stanisław T. Ruszkowski w Bydgoszczy.

Właścicielem firmy jest Stanisław Tyberjusz Ruszkowski, przemysłowiec z Bydgoszczy, ul. Dworcowa 75.

Bydgoszcz, dnia 12 stycznia 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tut. rejestrze handlowym wpisano w dniu 6 kwietnia 1934 r. firmę: Marja Bohuszewiczowa. Pracownia i Skład Futer „Futro" Toruń, a jako jej właściciela Marję Buhuszewiczową z Torunia.

Sąd Grodzki Toruń.

W tut. rejestrze handlowym wpisano dnia 23 lutego 1934 r. firmę: Wolf Krzętowski, Skład Mebli Toruń. a jako jej właściciela kupca Wolfa Moszka Krzętowskiego z Włocławka, Litewska 12.

Jakóbowi Krzętowskiemu z Torunia udzielono prokury.

Sąd Grodzki Toruń.

W tut. rejestrze handlowym wpisano przy firmie Pierwsza Krajowa Przetwórnia i Pakownia Smalcu „Standard" Sp. Akc. Toruń, dnia 8 marca 1934 r.:

W miejsce ustępujących członków zarządu Selmy Scharfa i Henryka Halberthala wybrano Pinkusa Bibelmana i Leona Schotza.

Sąd Grodzki Toruń

W tut. rejestrze handlowym wypisano dnia 27 lutego 1934 r. przy firmie Laengner i Illgner Toruń:

Jawna spółka handlowa została rozwiązana przez ustąpienie spólnika Waltera Posta, kupca z Torunia

Dotychczasowy spólnik Ernest Laengner jest jedynym właścicielem firmy.

Prokura Adolfa Altschöllera wygasła. Idzie Herzberg z Torunia udzielono prokury.

Sąd Grodzki Toruń.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 2170 wpisano dnia 6 października 1933 r. firmę Otton Jerzy Neumann w Bydgoszczy.

Właścicielem firmy jest Otton Jerzy Neumann, kupiec z Bydgoszczy.

Bydgoszcz, dnia 12 stycznia 1934 r

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 2168 wpisano dnia 6 października 1933 r. jawną spółkę handlową pod nazwą Ch. Rapaport i Sp. w Bydgoszczy. Upoważnieni do działania w imieniu firmy są: Chana Łaja Rapaport z Bydgoszczy i Chaim Hersz Blattman z Warszawy, ul. Twarda 43.

Spółka rozpoczęła swą działalność z dniem 1 stycznia 1933 r.

Bydgoszcz, dnia 10 stycznia 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B pod Nr. 248 wpisano dnia 10 października 1933 r. przy firmie Fabryka Artykułów Elektrotechnicznych, Inż. St. Ciszewski i S-ka, Spółka z ogr. poręką w Bydgoszczy, że Władysławie Ciszewskiej z Bydgoszczy udzielono prokury.

Zastępca kierownika, Mieczysław Kutnicki, ustąpił z dniem 20 czerwca 1933 r.

Bydgoszcz, dnia 12 stycznia 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tut. rejestrze handlowym zapisano przy firmie Warszawska Wytwórnia Ubiorów Wojskowych i Cywilnych Zieleniec i Ska, Tow. z ogr. por. w Toruniu, że umowami Nr. rej. notarjusza Przysieckiego z Torunia 69/33, 70/33 zmieniono § 1 i 3 umowy z dnia 23. 12. 1931 roku, a mianowicie firma brzmi obecnie: Warszawska wytwórnia ubiorów wojskowych i cywilnych Zieleniec i S-ka, specjalny dział futer damskich i męskich, Towarzystwo z ograniczoną poręką w Toruniu, oraz, że przedmiotem przedsiębiorstwa jest prowadzenie warsztatu krawieckiego wyrobów wojskowych i cywilnych oraz futer damskich i męskich.

Toruń, dnia 10. 11. 1933 r.

Sąd Grodzki.

W rejestrze handlowym dział B Nr. 61 wpisano dnia 20 marca 1934 r. przy firmie Towarzystwo Górnicze Kopalni Węgla Kamiennego „Jaśkowice" spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Jaśkowicach: Uchwałą Walnego Zebrania spólników z dnia 23 września 1933 uchylono § 6 statutu spółki a brzmienie § 5 zmieniono w sposób następujący: Kierownictwo i zarząd spółki spoczywać będzie w rękach jednego kierownika. Kierownik spółki podpisywać i zastępować będzie firmę w ten sposób, że pod wypisaną, wydrukowaną lub wyciśniętą stampilją firmą spółki umieści swój podpis.

Piotra Miękickiego i Konstantego Rayskiego z zarządu odwołano, a w miejsce ich ustanowiono Stanisława Kota księdza z Krakowa zarządcą spółki. Prokura Heleny Kwaśniewskiej wygasła..

Sąd Grodzki w Mikołowie.

W tutejszym rejestrze handlowym wpisano dnia 19 grudnia 1933 pod Nr. 183 firmę: Fabryka Cukrów i Czekolady Franboli spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Warszawie oddział w Toruniu. Kapitał zakładowy wynosi 95.000 zł podzielony na 30 udziałów. Kierownikiem spółki jest Ignacy Kiełbasiński w Warszawie, Krakowskie Przedmieście 13.

Sąd Grodzki, Toruń.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 285 wpisano dnia 6 października 1933 przy firmie St. Grabianowski i S-ka Spółka Akcyjna w Katowicach oddział w Bydgoszczy, że oddział w Bydgoszczy zlikwidowano oraz że prokura Łucjana Średzińskiego wygasła.

Bydgoszcz, dnia 16 grudnia 1933 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B pod Nr. 181 przy firmie: Paged — Polska Agencja Eksportu Drewna, Spółka z ograniczoną poręką w Gdyni, dnia 15 lutego 1934 dopisano:

Przedmiot spółki uzupełniono w tym kierunku, że do działania spółki należy wreszcie wykonywanie wszystkich czynności, związanych z transport. drewna oraz dotyczących kupna i sprzedaży drewna we własnem imieniu i na własny rachunek. Uchwałą zgromadzenia spólników z dnia 21 grudnia 1933 podwyższono kapitał zakładowy o 400.000 zł do złotych 500.000 oraz zmieniono umowę spółkową, mianowicie § 3 co do wysokości kapitału zakładowego, § 5 co do ilości członków rady nadzorczej oraz uzupełniono § 2 co do przedmiotu spółki.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tut. rejestrze handlowym oddział B pod Nr. 13 Jurata Uzdrowisko na półwyspie Helu Sp. Akc. wpisano dnia 9 kwietnia 1934 r. co następuje:

I) Uchwałą walnego zgromadzenia z dn. 28 marca 1934 r. ilość członków zarządu zmniejszono do liczby trzech i wybrano na miejsce ustępujących:

L. Skulskiego, M. Benisławskiego, F. Zwierzchowskiego, M. Lubkowskiego i L. Venture:

1) Mieczysława Lubkowskiego, zam. w Warszawie, Bagatela 15,

2) Juljusza Borek Boreckiego zam. w Warszawie, ul. Al. Ujazdowskie Nr. 9 A.,

3) Michała Benisławskiego, zam. w Warszawie, Plac Żelaznej Bramy Nr. 3.

II) Na członków Rady Nadzorczej wybrano.

1) Leopolda Skulskiego, zam. w Warszawie, ulica Sandomierska 5,

2) Marjana Sobolewskiego, zam. w Warszawie, Polna 64,

3) Stefana Suryna zam. w Warszawie Wspólna 7, wa 9,

4) Mojżesza Lewina, zamieszkałego w Warszawie, Kredytowa 9,

5) Karola Wędziagolskiego, zam. Łódź, Kościuszki 57,

6) Jana Sobeckiego, zam. w Warszawie,

7) Dr. Szymona Lielienfeld - Krzewskiego, Warszawa, Żurawia 30,

8) Ludwika Pannenko, Warszawa, Jasna 6,

z prawem kooptacji czterech członków do Rady Nadzorczej.

Sąd Grodzki w Pucku.

W tut. rejestrze handlowym dział B pod Nr. 13 Jurata Uzdrowisko na półwyspie Helu Sp. Akc. wpisano dnia 28 października 1933 co następuje:

Uchwałą walnego zgromadzenia z dnia 19 kwietnia 1933 r. ponownie uzupełniono liczbę członków zarządu do pięciu i wybrano na nowo ustalone miejsce członka zarządu Lucien Venture z Paryża, 28 Rue de Chateaudun

Jednocześnie Walne Zgromadzenie ustaliło pełny skład zarządu w osobach: 1) Leopold Skulski, 2) Michał Benisławski, 3) Zwierzchowski Franciszek, 4) Lubkowski Mieczysław, 5) Lucien Venture, z pośród nich Franciszek Zwierzchowski jest dyrektorem zarządzającym spółki.

Sąd Grodzki w Pucku

W rejestrze handlowym, w dziale A., na stronie 821, odnośnie firmy B. Wojkowski w Inowrocławiu wpisano dziś, że „Firma wygasła"

Inowrocław, dnia 19 października 1933 r.

Sąd Grodzki

W tut. rejestrze handlowym w Oddziale A. na stronie 55 odnośnie F-y Michael Levy w Inowrocławiu wpisano dziś co następuje:

„Prokura Alfreda Deutschera w Inowrocławiu wygasła"

Inowrocław, dnia 29 marca 1934 r.

Sąd Grodzki

OD ADMINISTRACJI BIULETYNU.

Do niniejszego numeru dołączamy blankiet nadawczy na konto nasze w PKO. Nr. 204.415 i prosimy naszych prenumeratorów o wysłanie zalegającej prenumeraty za II. kwartał roku bieżącego, jak również i prenumeratę za kwartał III. Zmuszeni jesteśmy uprzedzić, że niewpłacenie prenumeraty przed rozpoczęciem III. kwartału spowoduje wstrzymanie dostarczenia Biuletynu.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

	Daty odjazdów — Dates of sailings				
	Gdynia	Gdańsk	Tallinn	Kotka	Helsingfors
s/s	wtorek	sobota	środa	piątek	sobota
Cieszyn	12. 6.	16. 6.	20. 6.	—	23. 6.
Capella	19. 6.	23. 6.	27. 6.	—	30. 6.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 11. 6.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Minos	11. 6.	13. 6.	13. 5.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 6. 6. — z Gdańska 8. 6.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 13. 6. — z Gdańska 15. 6.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 12. 6.

Do Helsingborg — Malmö

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 11. 6. s/s Egon — z Gdyni 18. 6.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 15. 6. — z Gdańska 17. 6.

Do Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 25. 6.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 12. 6. — z Gdańska 14. 6.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 12. 6.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Neptun — z Gdańska 9. 6. s/s Minos — Gdańska 16. 6.

Do Hamburga (Hamburg)

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Gdyni 8. 6. — z Gdańska 9. 6.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Brake	12 6.	16. 6.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

„Żegluga Polska" S. A.

	Odjazdy — Sailings	
	Gdynia	Gdańsk
s/s Tczew	16. 6.	19. 6

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 8. 6. — z Gdańska 7. 6.
s/s Akershus — z Gdyni 22. 6. — z Gdańska 21. 6.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdyni 7. 7. — z Gdańska 6. 7.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja). Islandji i Wysp Faroer.
Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Śląsk — z Gdyni 12. 6. — z Gdańska 15. 6.
s/s Chorzów — z Gdyni 19. 6. — z Gdańska 22. 6.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings	
	Gdynia	Gdańsk
s/s	poniedziałki i czwartki	środy i soboty
Diana	7. 6.	9. 6.
Pylades	11. 6.	13. 6.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenis. Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

	Odjazdy—Sailings		
s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Śląsk	12. 6.	15. 6.	21. 6.
Irisen	19. 6.	22. 6.	29. 6.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 14. 6. — z Gdańska 16. 6.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Hehl — z Gdyni 4. 6. — z Gdańska 6. 6.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 5. 6. — z Gdyni 7. 6.
s/s Lech — z Gdańska 19. 6. — z Gdyni 21. 6.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 19. 6. — z Gdyni 14. 6.

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 13. 6. — z Gdyni 14. 6.

Do Leith — Grangemouth

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Haarlem — z Gdyni 9. 6.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 11. 6.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 15. 6.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 15. 6.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości. Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Caledonia — z Gdyni 21. 6. — z Gdańska 20. 6.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Hemland — z Gdyni 9. 6. — Gdańska 11. 6.
m/s Roland — z Gdyni 17. 6. — z Gdańska 19. 6.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Argossy — z Gdyni 11. 6.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 15. 6.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Pedro Christophersen — z Gdyni 12. 6.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Aura — z Gdańska ca 22. 6. — z Gdyni 25. 6.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Laomedon — z Gdyni 23. 6.

Gdynia — Cape Town — Algoa Bay — Mossel Bay — Durban — East London — Laurenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Hammaren — z Gdyni 20. 6.

Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Mad as, Calenta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Simla — z Gdyni 23. 7.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia ,	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanpenn — 9. 6.		s/s Sagaporack — 15. 6.
s/s Cliffwood — 16. 6.		s/s Scanpenn — 23. 6.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Pułaski 1. 6.	s/s Pułaski 13. 6.
s/s Kościuszko 19. 6.	s/s Kościuszko 1. 7.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Pułaski 3. 6.	s/s Pułaski 13. 6.
s/s Kościuszko 21. 6.	s/s Kościuszko 1. 7.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings – daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Capella	19. 6.		13. 6.	—	16. 6.
s/s Cieszyn	12. 6.	16. 6.	20. 6.	—	23. 6.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Brake	9. 6.	12. 6.	16. 6.
Albert	16. 6.	19. 6.	23. 6.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	13. 6.	16. 6.	19. 6.

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Hamburga 12. 6. — do Gdyni 15. 6.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Cieszyn 9. 6. z Rotterdamu — s/s Chorzów 16.6.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Condor	9. 6.	14. 6.	16. 6.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Irisen 15. 6.   z Antwerpji — s/s Śląsk 21. 6.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — s/s Condor 7. 6. — w Gdyni 14. 6.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Minos	7. 6.	11. 6.	13. 6.	16. 6.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lech	14. 6.	17. 6.	19. 6.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	7. 6.	10. 6.	12. 6.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lwów	7. 6.	10. 6.	13. 6.
s/s Lublin	14. 6.	17. 6.	21. 6.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi				Przyjazd
	Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdańsk/Gdynia
s/s Vinstra		8. 5.	15. 5.	21. 5.	16. 6.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia			Przyjazd	
	z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	Gdynia	Gdańsk
par. Bore IX	11. 5.	13. 5.	15 5.	14. 6.	16. 6.

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	Termin wyjścia							Przypuszczalny termin nadejścia
	Pireus	Istanbul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Gdynia—Gdańsk
s/s Roland	13. 5.	11. 5.	15. 5.		29. 4.		5. 5.	17. 6.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

par. August Schultze — wychodzi z Casablanca 21/25. 5. — oczekiwany w Gdyni 13/15. 6

Leonard Hybichow

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca od wagi, miary i ilości towarów. Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA-PORT — Telefon 15-24

Feliks Guziewicz

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów, Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — Tel. 10-25

BIURO BUDOWLANE

F. SKĄPSKI i S-ka, INŻYNIEROWIE Sp. Akc.

TEL. 1746-1744 GDYNIA UL. PORTOWA

Wykonuje wszelkie roboty wchodzące w zakres BUDOWNICTWA

TOWARZYSTWO SPEDYCYJNE

J. H. BACHMANN

Sp. z o. p.

Starowiejska 26 GDYNIA Telefony: 16-93, 16-94

Spedycja lądowa i morska Specjalność: Przeładunek bawełny

BIURO BUCHALTERYJNO-REWIZYJNE

M. PACOSZYŃSKIEGO zaprzysiężonego rzeczoznawcy ksiąg handlowych

ul. Abrahama 9 — dom Marszała — Telefon nr. 1294

Sporządzanie i analiza bilansów. Reorganizacja, rajonalizacja księgowości. Prowadzenie księgowości w abonamencie

TREŚĆ:

OD ADMINISTRACJI BIULETYNU.

Do numeru 15 dołączyliśmy blankiet nadawczy na konto nasze w PKO. Nr. 204.415. Prosimy naszych prenumeratorów o wysłanie zalegającej prenumeraty za II. kwartał roku bieżącego, jak również i prenumeratę za kwartał III. Zmuszeni jesteśmy uprzedzić, że niewpłacenie prenumeraty przed rozpoczęciem III. kwartału spowoduje wstrzymanie dostarczenia Biuletynu.

Polska Żegluga Rzeczna „VISTULA" Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością.

Oddział w Gdyni — ul. Rybackaj tel. 1084 i 1085

Regularna komunikacja towarowo-pasażerska

Gdynia — Tczew — Warszawa

Odjazd z Gdyni codziennie s/s „Carmen" o godz. 18-tej. — Komfortowe urządzenia i bufet na statkach gwarantują pasażerom wygodne odbycie podróży.

Normalne				Powrotne			
I. kl. 24,—	II. kl. 18,—	III. kl 12,—	złotych	I. kl. 32,—	II. kl. 24,—	III. kl. 16,—	złotych

Dla zbiorowych wycieczek zniżki.

Przewóz towarów masowych i drobnicy w ruchu pośp. i holowniczym do 50% taniej niż koleją

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 15 czerwca 1934 r. | NR. 16

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Dnia 15 czerwca 1934 r. zginął w Warszawie od skrytobójczej kuli

ś. p.

Generał Bronisław Pieracki

Minister Spraw Wewnętrznych

Wydawnictwo nasze łączy się w powszechnej żałobie i składa hołd pamięc Zmarłego

NOWE PODSTAWY PRAWNE POBIERANIA OPŁAT PORTOWYCH W GDYNI

W dniu 15 marca 1934 r. została wydana nowa ustawa o morskich opłatach portowych (Dz. U. R. P. nr. 32, poz. 286). Ustawa ta stanowi poważny krok naprzód w warunkach pracy portu w Gdyni, gdyż stwarza zupełnie nowe podstawy dla jego rozwoju. Polityka opłat portowych jest jednem z głównych, jeżeli nie najgłówniejszem, narzędziem polityki eksploatacji portu wogóle. Zagadnienie komercjalnej, elastycznej eksploatacji portu handlowego sprowadza się w głównej mierze do elastycznej polityki opłat portowych. Port w Gdyni posiada bezpośrednią administrację państwową i w tych ramach ustrojowych obraca się z natury rzeczy gestja jego zarządu, której cechą charakterystyczną jest wspólny dla wszystkich urzędów państwowych centralizm.

Wszystkie porty, rywalizujące z portem w Gdyni, a więc porty w Szczecinie, Hamburgu, Bremie, pozatem port w Gdańsku, posiadają administrację, których punkt ciężkości leży w samym zarządzie portu i które z natury rzeczy wolne są od instancyjnego sposobu eksploatowania portu i mają możność prowadzenia elastycznej, komercjalnej polityki eksploatacji, a temsamem mogą stosować skuteczniej, aniżeli porty państwowe, opłaty portowe, jako narzędzie swej polityki eksploatacyjnej.

Sąsiedni port polskiego obszaru celnego — Gdańsk ma z tytułu swej autonomicznej administracji portowej możność podejmowania decyzyj natychmiastowych, o ile chodzi o wprowadzenie zmian w opłatach portowych, nie wyłączając całkowitego zwolnienia. Wypadki takie, że Rada Portu w Gdańsku podejmowała natychmiastowe decyzje są znane; tak samo dzieje się i w portach niemieckich.

Centralizm dotychczasowego systemu obowiązującego w Polsce (rozp. z 21. I. 1932 r. Dz. U. R. P. nr. 13 poz. 83) był szczególnie jeszcze dlatego uciążliwy, że u władz centralnych nie była skoncentrowana decyzja w ręku jednego resortu, lecz wysokość opłat portowych ustalał Minister Przemysłu i Handlu, w porozumieniu z Ministrem Skarbu. W takich warunkach nie mogło być mowy o tem, aby port w Gdyni funkcjonował „komercjalnie".

W dniu 8 maja 1934 r. wydał Minister Przemysłu i Handlu rozporządzenie „o opłatach portowych, pobieranych w państwowych morskich portach handlowych, oraz o ustaleniu taryfy niektórych z tych opłat". Rozporządzenie to daje przepisy wykonawcze do wyżej omówionej ustawy oraz ustala wysokość poszczególnych opłat.

Wypada więc wyjaśnić, jakim zmianom uległy opłaty portowe w Gdyni oraz w jakim stopniu rozporządzenie ministerjalne wprowadza komercjalizm do portu, inaczej mówiąc, jak dalece skorzystał Minister Przemysłu i Handlu z prawa cedowania swych uprawnień Dyrektorowi Urzędu Morskiego.

Rozporządzenie, idąc po linji ustawy, która komasuje większość opłat portowych w kilku opłatach zasadniczych, przewiduje:

1. opłaty za wejście i wyjście (tonażowe),
2. opłaty za postój statku (postojowe),
3. opłaty przystaniowe,
4. opłaty za wyładowanie lub przyjęcie pasażera (pasażerów),
5. opłaty od ładunku,
6. opłaty za służbę pilotową,
7. opłaty ryczałtowe.

Rozporządzenie przewiduje stawkę za 100 kg, a nie jak dotychczas za 1000 kg, co ma dla ruchu drobnicowego duże znaczenie i stanowi realizację naszego wniosku do władz.

Wprowadzono dwie zmiany w dotychczasowych opłatach, mianowicie zniesiono opłaty pasażerskie od żeglugi dalekiej, utrzymując jedynie opłaty od żeglugi przybrzeżnej. To zniesienie opłat pasażerskich od żeglugi dalekiej nie stanowi ulgi specjalnej, gdyż dotychczasowa opłata w wysokości 0,50 zł nie ciążyła specjalnie na tej dziedzinie żeglugi, zniesienie opłat pasażerskich stanowi komasację tych opłat w opłatach za wejście i wyjście, które uległy znacznej zwyżce, gdyż zostały podniesione z 0,06 zł od tony na 0,08 zł od tony przy statkach próżnych, z balastem i wyładujących resp. załadujących do 25% pojemności netto oraz od statków pasażerskich; zaś z 0.12 zł od tony na 0,16 zł od tony od statków, wyładujących resp. załadujących powyżej 25%. Zwyżka wynosi więc w obydwu wypadkach 33,3%, czyli że jest dość znaczna.

Sfery gospodarcze, dowiedziawszy się o projektach podwyżki opłat tonażowych, wskazały na to, że — podwyżka będzie niepopularna u zagranicznych armatorów. Zadecydowała tu jednakże niewątpliwie konieczność zrównania opłat portowych w Gdyni i Gdańsku w wyniku umowy, zawartej we wrześniu r. z. między Polską a W.M. Gdańskiem, a przewidującej zrównanie opłat portowych w obydwu portach polskiego obszaru celnego, co zostało dokonane w dniu 1. XI. 1933 r. Od tego czasu mają obydwa porty równe opłaty portowe, gdyż opłaty za wejście i wyjście w Gdańsku zostały obniżone z 0,13 zł resp. 0,21 zł na 0,07 i 0,13 zł, co odbijało się poważnie na budżecie portu gdańskiego, jak wiadomo , w połowie czerpiącego na pokrywanie swych deficytów z polskiego skarbu, a w połowie z senatu gdańskiego. Podwyżka o 33,3% opłat za wejście i wyjście w obydwu portach ma równoważyć częściowo niedobór, powstały przez znaczne zniżenie w dniu 1. XI. 1933 r. opłat w Gdańsku.

Obecnie spotykają się opłaty za wejście i wyjście w Gdyni i Gdańsku „na połowie" drogi, gdyż mniejwięcej o tyle podwyższono opłaty w Gdyni, o ile obniżono opłaty w Gdańsku (w stosunku do stanu z przed 1. XI. 1933 r.), gdyż opłaty w Gdańsku wynoszą od 28. V. 1934 r. 0,092 zł resp. 0,175 zł od tony.

Inne opłaty portowe, a więc w szczególności opłaty od ładunku, nie uległy w Gdyni zmianie.

O ile chodzi o scedowanie przez Ministra Przemysłu i Handlu jego uprawnień w zakresie ustalania opłat portowych Dyrektorowi Urzędu Morskiego, to rozporządzenie postanawia, że „w wypadkach gospodarczo uzasadnionych Dyrektor Urzędu Morskiego może stosować zniżki taryfowe w granicach do 25% taryfy niniejszej". W praktyce chodzi tutaj w pierwszej linji o opłaty ładunkowe oraz o opłaty za wejście i wyjście od statków linij regularnych.

Obok węgla, złomu, żelaza oraz drzewa, które mają stawki specjalne (grupa A — węgiel; grupa C — złom, żelazo; grupa F — drzewo) dzielą się wszystkie towary na cztery grupy (B — 0,025 zł, D — 0,05 zł, E — 0,075 zł i S — 0,10 zł od 100 kg). Uprawnienie Dyrektora Urzędu Morskiego sprowadza się więc w praktyce do możności przenoszenia towarów do bezpośrednio niższej grupy. Praktyka życia wykaże, jak dalece decyzja ta była trafna.

Przy tej okazji nie sposób pominąć refleksji, z jaką spotkało się to uprawnienie, udzielone przez Ministra Dyrektorowi Urzędu Morskiego, u sfer gdańskich. Zostały one tak zaniepokojone tym faktem, że pisma gdańskie poczuły się w obowiązku uspokoić swoich czytelników i wyjaśnić im, że wszystko jest w porządku, o ile chodzi o umowę polsko-gdańską. Otrzymując prawo udzielania 25% zniżki, otrzymuje zarząd portu gdyńskiego zaledwie część tych uprawnień, które zarząd portu gdańskiego od samego istnienia Wolnego Miasta posiada, gdyż Rada Portu w Gdańsku ma prawo ustalać we własnym zakresie wy-

sokość opłat portowych, zmieniać je, znosić i znowu wprowadzać.

Wydaje się jednak, iż z uwagi na umowę polsko-gdańską może Dyrektor Urzędu Morskiego faktycznie korzystać ze swego uprawnienia tylko w wypadkach, gdy będzie chodziło o zwalczanie konkurencji portów obcych lub utrzymanie towaru, grawitującego ku drodze lądowej.

Nowe rozporządzenie o opłatach portowych, mimo że przynosi dość znaczną zwyżkę opłat obciążających statek i stanowi zapoczątkowanie tej polityki, jaką należałoby konsekwentnie kontynuować w celu doprowadzenia zarządu portu do tego stopnia sprawności, jaki posiadają porty w zupełności skomercjalizowane.

Dr. B. Kasprowicz.

ZAMORSKIE OBROTY PORTU GDYŃSKIEGO W MAJU RB.

Zamorskie obroty towarowe w maju rb. utrzymują się mniejwięcej w normach kwietniowych. W porównaniu do obrotów tego samego miesiąca r. ubiegłego wykazują natomiast wzrost o 137.726 t., z czego przypada na import 27.900 ton i na eksport 109.827 t. W miesiącu sprawozdawczym osiągnięto obrotu towarowego z zamorzem 619.600 t., w tem w przywozie 93.120 t. i w wywozie 526.481 t.

Analizując obydwie pozycje obrotu — przywóz i wywóz należy podkreślić co następuje: W przywozie wzrost wykazują towary: tytoń — 1.205 t. (472 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 1.414 t. (1.118 t.), nasiona oleiste — 6.008 t. (4.271 t.), piryty — 5.805 t. (5.525 t.), złom żelazny — 43.680 t. (30.636 t.), spadek natomiast: owoce świeże — 2.540 t. (2.687 t.), fosforyty — 8.263 t. (8.894 t.), skóry — 2.679 t. (3.496 t.), bawełna i odpadki — 8.594 t. (9.125 t.) i wełna — 1.282 t. (2.214 t.); inne towary utrzymały się w normach kwietniowych.

W wywozie daje się zauważyć wzrost towarów masowych za wyjątkiem węgla. Znaczny wzrost wykazują: cukier — 17.741 t. (4.639 t.), skóry — 28.969 t. (14.604 t.) i szyny kolejowe — 5.111 t. (2.101 t.), a ponadto takie artykuły jak bekony, jaja, koks, wyroby stalowe i żelazne, celuloza oraz papa, tektura i papier.

Spadek wykazują jedynie makuchy 3.217 t. (4.058 t.), węgiel eksportowy 428.978 t.. (440.928 t.) i bunkrowy 14.259 t. (14.444 t.) W miesiącu sprawozdawczym brak jedynie pozycji nawozów azotowych.

Szczegółowy obrót towarów z zamorzem ilustruje następujące zestawienie:

IMPORT

	w tonach
ryż	11
owoce świeże	2.540
owoce suszone	128
orzechy i migdały	16
korzenie	53
kawa, kakao, herbata	564
tytoń	1.205
napoje alkoholowe pr. wina	7
śledzie	13
fosforyty	8.263
żużle Thomasa	573
sadze	31
tłuszcze zwierzęce sur.	1.414
skóry	2.679
nasiona oleiste różne	6.008
oleje i smary	113
żywica	229
kauczuk	1.394
wyroby gumowe	43
tłuszcze i oleje roślinne	372
asfalt	24
garbniki	936
farby	6
ruda żelazna	365
piryty	5.805
złom żelazny	43.680
miedź	929
cyna	5
metale różne	127
wyroby stalowe i żelazne	424
masz., apar. i części	172
samochody i motocykle	56
szmaty	633
celuloza	759
papa, tektura, papier	956
bawełna i odpadki	8.594
juta	879
len, konopie, sizal itp.	168
wełna i odpadki	1.282
różne	1.664
Razem	93.120

EKSPORT

	w tonach
ryż	8
mąka ryżowa i pastewna	610

cukier	17.741
napoje alkoholowe	104
sól	267
bekony	2.286
wędliny	268
ptactwo bite	102
jaja	3.032
makuchy	3.217
skóry	87
deski i łaty	28.969
bale i słupy	450
wyroby z drzewa	431
klepki	141
dykty	526
meble gięte	207
wyroby koszykarskie	29
węgiel eksportowy	428.978
węgiel bunkrowy	14.259
koks	9.091
saletra	328
soda	807
karbid	108
salmiak	37
biel cynkowa	244
szyny kolejowe	5.111
wyroby stalowe i żelazne	1.826
cynk	418
blacha cynkowa	225
ruda manganowa	665
celuloza	1.150
papa, tektura i papier	1.552
bawełna	42
materjały i wyr. włókien.	627
różne	2.538
Razem	526.481

Ruch statków w maju jest o tyle charakterystyczny, że wykazuje, tak pod względem ilości statków, jak i ich pojemności, na wejściu — spadek a na wyjściu — wzrost w porównaniu do kwietnia r. b. Mianowicie: zawinęło do portu gdyńskiego 405 statków o pojemności 350.224 t. r. n. wobec 434 statków o tonażu 356.791 t. r. n. w miesiącu kwietniu r. b., a wyszło w morze 416 statków o tonażu 356.968 t. r. n. wobec 411 statków o pojemności 338.523 t. r. n. w kwietniu r. b.

Porównywując ruch statków w maju r.b. z tymże samym miesiącem roku ubiegłego, stwierdza się znaczny wzrost, tak co do ilości statków, jak i ich tonażu, bowiem w maju r. 1933 zawinęło do portu 372 statki o tonażu 262.957 t. r. n., i wyszło zeń w morze 375 statków o pojemności 268.071 t. r. n.

Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w maju wynosi 864,8; średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie — 47 i średni postój statku — 68,7 godzin.

Udział poszczególnych krajów w ruchu statków w maju r. b. ilustruje poniższa tabela:

	na wejściu		na wyjściu	
	ilość statków	t. r. n.	ilość statków	t. r. n.
Polska	38	41.300	41	43.270
W. M. Gdańsk	2	1.493	2	1.493
Anglja	20	29.527	20	32.989
Czechosłowacja	3	663	3	663
Danja	56	45.893	52	41.294
Estonja	10	4.282	8	3.276
Finlandja	14	16.897	11	13.822
Francja	2	1.610	1	814
Grecja	5	11.922	4	9.305
Holandja	13	8.247	13	8.247
Litwa	1	612	1	612
Łotwa	5	2.450	5	2.450
Niemcy	74	43.800	79	46.727
Norwegja	24	18.434	25	18.478
Stany Zjedn. Am. P.	8	25.215	8	25.215
Szwecja	123	79.743	133	81.166
Włochy	6	16.786	8	23.060
Węgry	—	—	1	2.737
Z. S. R. R.	1	1.350	1	1.350
	405	350 224	416	356.968

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowuje się w sposób następujący: pierwsze miejsce zajmuje bandera szwedzka, drugie — niemiecka, trzecie — duńska, czwarte — polska, piąte — angielska i t. p. Należy zauważyć, że bandera polska z miejsca drugiego, jakie prawie zawsze dotychczas zajmowała, przesunęła się w miesiącu maju na miejsce czwarte, co dowodzi zwiększenia się frekwencji statków niemieckich i duńskich.

W ruchu pasażerskim w porcie gdyńskim w maju daje się zauważyć, w porównaniu z kwietniem r. b., spadek zaledwie o 23 osoby. Przyjechało 821 osób w tem z Anglji — 5, Danji — 42, Finlandji — 12, Holandji — 8, Niemiec — 3, Stanów Zjednocz. A. P. — 600 i Szwecji — 131. Wyjechało natomiast 594 osoby w tem do Anglji — 207, Estonji — 3, Stanów Zjednocz. A. P. — 286, Szwecji — 2 i Rosji Sowieckiej — 96.

Ogólny ruch pasażerski wyniósł 1.415 osób.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W MAJU.

Ogólna ilość towarów przewiezionych przez statki naszej floty handlowej w ciągu maja br. wyniosła 70.835,2 ton czyli o 12.572,2 ton więcej niż w miesiącu poprzednim. Z tej ilości na wywóz przypadło 60.835,5 ton, na przywóz 9.276 ton, oraz na przewóz pomiędzy obcemi portami 723,7 ton. Oprócz tego statki Polsko-Brytyjskiego T-wa Okrętowego przewiozły do Anglji 12 sztuk koni, statki Polsko - Transatlantyckiego T-wa Okrętowego przewiozły 2.282 pasażerów i 698 worków poczty. W ten sposób przewozy floty handlowej polskiej wyrównały z nadwyżką spadek, jaki dał się zauważyć w kwietniu (9.105,5 ton).

Z powyższej ogólnej ilości towarów przewiezionych przez naszą flotę handlową na statki linji regularnych Żeglugi Polskiej

przypadło 12.405 ton, czyli o 780 ton mniej, niż w kwietniu, z tej ilości wywieziono 5.971 ton, czyli o 129 ton więcej niż w miesiącu poprzednim, oraz przywieziono 6.092 ton, czyli o 939 ton mniej niż w kwietniu, wreszcie między portami obcemi przewieziono 342 ton, co stanowi w porównaniu do poprzedniego miesiąca wzrost o 30 ton. Z powyższych liczb wynika, że tak jak w miesiącu poprzednim kwietniu, w dalszym ciągu daje się zaobserwować spadek przywozu, natomiast wywóz wykazał pewien, aczkolwiek nieznaczny wzrost.

Przewozy na poszczególnych linjach wyraziły się w liczbach następujących. Linja Rotterdamska razem 5.934 ton, z czego w wywozie 2.326 ton, w przywozie 3.041 ton i w przewozie między obcemi portami 67 ton, na linji Antwerpijskiej przewozy wyniosły 3.505 ton — w wywozie 2.049 ton, w przywozie 1.352 tony i w przewozie między obcemi portami 104 tony, na linji finlandzkiej w wywozie 1.487 ton, w przywozie 578 ton i w przewozie między obcemi portami 171 ton: wreszcie na linji Gdynia — Hamburg przewieziono razem 730 ton towarów z czego w wywozie 109 ton i w przywozie 621 ton.

Statki Polsko - Brytyjskiego T-wa Okrętowego przewiozły ogółem 7.746 ton towarów i 12 koni, co stanowi wzrost przewozów towarowych o 233 ton, wywóz koni natomiast spadł o 27 sztuk.

Z ogólnej ilości przewozów na eksport przypadło 5.736 ton, z czego z Gdyni 3.816 ton i z Gdańska 1.920 ton. Wywóz z obu portów w miesiącu maju wzrósł w porównaniu do miesiąca poprzedniego — z Gdyni o 499 ton i z Gdańska o 541 ton. Z poszczególnych artykułów eksportu z Gdyni nastąpił nieznaczny bo o 30 ton (z 1.625 ton do 1.595 ton), spadek wywozu bekonów, natomiast poważny dalszy wzrost wykazał eksport jaj z 1.171 ton w kwietniu na 1.669 ton w maju, czyli o 498 ton. Wywóz innych towarów zmian większych nie wykazał. Z Gdańska wywieziono więcej o 509 ton drzewa (1.341 ton w maju, 842 tony w kwietniu), inne artykuły eksportu utrzymały się na poprzednim poziomie. Ilość towarów przewiezionych z portów Londynu i Hull do Gdyni i Gdańska zmniejszyła się w miesiącu sprawozdawczym o 807 ton, przyczem ilość towarów, przewiezionych do Gdyni obniżyła się o 200 ton, zaś do Gdańska o 607 ton.

Statki Polsko - Transatlantyckiego T-wa Okrętowego odbyły w maju dwie podróże, jedną z Ameryki Północnej do Gdyni i drugą w kierunku odwrotnym. W związku z tem ilość tak pasażerów, jak i przewiezionych towarów wzrosła poważnie. Gdy w miesiącu poprzednim przewieziono pasażerów ogółem 259, to w miesiącu sprawozdawczym ilość ich wyniosła 907, w tem 333 do Ameryki i 577 z Ameryki. Towarów przewieziono 1.894 ton w maju (do Ameryki 718 ton i z Ameryki 1.174 ton), w kwietniu przewieziono towarów zaledwie 460 ton. Poczty przewieziono w obu kierunkach 698 worków (w kwietniu 204). Na linji Palestyńskiej tegoż Towarzystwa, pomiędzy Konstancą, a Jaffą przewieziono w maju pasażerów 2.281 w obu kierunkach, (w kwietniu 1.866), oraz towarów 381,7 ton (w kwietniu 511 ton).

4 statki Tow. Polskarob wykazały w zeszłym miesiącu ożywioną działalność, odbywając 17 podróży (w kwietniu 13 podróży) i przewożąc podczas nich 48.410,5 ton węgla z Gdyni — (w kwietniu 36.594 ton), w tem do Szwecji 38.845,5 ton (w kwietniu 27.514 ton) i do Norwegji 9.565 ton (w kwietniu 3.187,5 ton). Statki Polskarob w miesiącu sprawozdawczym zawinęły do portów następujących: Trelleborg, Malmö (2 razy), Helsingborg, Norrköping (2 razy), Gefle, Göteborg (5 razy) Slite, Stockholm, Slemmestad (2 razy) i Stavanger.

POŁOŻENIE GOSPODARCZE GDYNI W MAJU BR.

W ogólnem położeniu gospodarczem zmian nie było. Na rynku pieniężnym dało się odnotować pewne pogorszenie w wypłacalności zobowiązań wekslowych, zaprotestowano mianowicie 461 weksli na ogólną sumę zł 209.701,30, co w stosunku do miesiąca poprzedniego oznacza wzrost o 121 sztuk weksli na sumę zł 141.979,74.

6 gdyńskich instytucyj kredytowych skupiło w mies. maju br. walut i dewiz zagranicznych na sumę zł 6.156 tys. (w kwietniu 5.640 tys.) Suma wkładów w instytucjach bankowych utrzymała się na poprzednim poziomie.

W przemyśle i w handlu gdyńskim panowało w maju rb. znaczne ożywienie. Olejarnia przerobiła 3.800 t. surowca, przedewszystkiem kopra, nasion sezanu i lnu, zatrudniając pełny skład robotników na trzy zmiany. Wyprodukowany olej sprzedano całkowicie w kraju, eksportowano zaś tylko makuchy, przeważnie do krajów skandynawskich. Ceny na olej utrzymały się na wysokości poprzedniego miesiąca, natomiast ceny surowca, za wyjątkiem siemienia lnianego lekko zwyżkowały.

Łuszczarnia ryżu jest obecnie w pełni kampanji. W maju przerobiono 15 tysięcy ton ryżu, z czego wyeksportowano 1.100, resztę rozsprzedano na rynku krajowym. Ceny na surowiec, jak i na ryż wyłuszczony uległy obniżce, w związku z trudnością zbytu ryżu wskutek zmniejszającej się konsumcji.

W handlu manufakturą obroty były zadawalające, szczególnie w pierwszej połowie miesiąca. Ceny utrzymały się, przyczem

zwyżkowały modne artykuły letnie. Sklepy prosperują naogół nieźle.

Z dziedziny artykułów kolonjalnych, zwyżkowały kawa i herbata z powodu reglamentacji obrotów temi artykułami.

Obroty firm przeładunkowych i spedycyjnych zmalały nieco na skutek ukończenia sezonu transportów owoców i towarów kolonjalnych.

ROZBUDOWA PORTU GDYŃSKIEGO W MAJU BR.

W maju roboty czerpalne wykonywano w basenie Prezydenta pod nabrzeża mola południowego oraz w III basenie wewnętrznym. Wyczerpano ogółem 151.132,75 m^3 gruntu, z czego 40.152,72 m^3 wyrefulowano na tereny portowe, resztę zaś, nie przydatną do refulowania, zatopiono w morzu. Pozatem wykonano ręcznie 40.000 m^3 robót ziemnych w piasku, oraz 4.048,80 m^3 w torfie, który wywieziono w morze i zatopiono.

W zakresie robót budowlanych morskich panowało również wielkie ożywienie. Na nabrzeżu Rumuńskiem wybudowano 588 m. bież. ściany nadwodnej, dla nabrzeży basenu Prezydenta wykonano 55 m. b. skrzyń żelbetonowych, dla nabrzeży 9 metrów głębokości wykonano tychże skrzyń 37 m. b. Wreszcie w basenie Nr. 5 dla firmy Paged zabito wszystkie pale dla 2 pomostów, długości 140 i 160 metrów oraz wykonano 25 proc. wszystkich wiązań.

W zakresie robót drogowych wykonano w dalszym ciągu 3.108 m^2 bruku, 311 mb krawężnika oraz 1.963 m^2 chodnika.

Przy budowie magazynów wykonano w magazynie drobnicowym Nr. 8 płytę fundamentową w części podpiwniczonej (50 m. frontu) oraz ławy fundamentowe na dług. 40 m. frontu.

W budownictwie prywatnem wykonano w wędzarni J. Konkela część dobudówki 5.4 × 10 m. oraz wyprawiono fasady.

W Fabryce Konserw Nordia - Have — otynkowano od zewnątrz budynek fabryki i stolarni, wreszcie przy budowie gmachu biurowego Funduszu Bezrobocia przy drodze Okrężnej — wykonano szkielet drewniany i mur pruski budynku o wymiarze 33,0 × 15 m.

PRACE KOMISJI TERMINOLOGICZNEJ MORSKIEJ PRZY POLSKIEJ AKADEMJI UMIEJĘTNOŚCI W KRAKOWIE.

Od dnia 11 czerwca do dnia 14 czerwca br. odbywają się w gmachu Urzędu Morskiego w Gdyni posiedzenia Komisji Terminologicznej Morskiej przy Polskiej Akademji Umiejętności w Krakowie, na których ustala się polska terminologja morska.

W skład komisji wchodzą: przewodniczący profesor Uniwersytetu Jagiellońskiego i członek Polskiej Akademji Umiejętności dr. Adam Kleczkowski, zastępca przewodniczącego prezes Polskiego Związku Żeglarskiego generał Marjusz Zaruski, oraz członkowie komisji: — lektor języka angielskiego Uniwersytetu Poznańskiego dr. M. Z. Arend, przedstawiciel Polskiego Stowarzyszenia Techników inż. K. Stadtmühller, przedstawiciel Min. Przemysłu i Handlu inż. P. Bomas, kierownik Państwowego Instytutu Meteorologicznego St. Dłuski, profesor astronomji i nawigacji w Państw. Szkole Morskiej A. Ledóchowski, szef Biura Hydrograficznego kpt. mar. woj. A. Reyman, naczelnik Wydziału Administracji Morskiej Urzędu Morskiego, inż. morski, komandor Antoni Garnuszewski, kapitan portu w Gdyni komandor Gustaw Kański.

Komisja opracowała i wydała dotychczas przy pomocy Wojskowego Instytutu Wydawniczego 4 zeszyty Słownika morskiego w języku polskim, angielskim, francuskim, niemieckim i rosyjskim.

Zeszyt I i II pod redakcją inż. morskiego B. Bagniewskiego zawiera terminologję dotyczącą teorji i budowy statku, zeszyt III pod redakcją inż. morskiego komand. A. Garnuszewskiego zawiera terminologję dotyczącą omasztowania, olinowania i ożaglowania statków żaglowych różnych typów, zeszyt IV — pod redakcją inż. P. Bomasa i inż. K. Stadtmühllera zawiera terminologję dotyczącą portów i urządzeń portowych, zeszyt V jest w opracowaniu i zawierać będzie terminologję z zakresu żeglarstwa morskiego (locji).

Pozatem komisja przygotowuje materjały do dalszych zeszytów z zakresu urządzeń portowych, praktyki morskiej i komend.

PRZEDSTAWICIELE SOWIECCY W GDYNI.

Dnia 12 czerwca br. przyjechali z Warszawy do Gdyni pp. Michał Buchanow, dyrektor Przedstawicielstwa Handlowego Z. S. R. R. w Polsce oraz L. Alberg, dyrektor Towarzystwa Derutra w celu zapoznania się z portem gdyńskim oraz jego urządzeniami.

PRACE INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO W GDYNI NAD UTWORZENIEM MORSKIEGO ARCHIWUM GOSPODARCZEGO.

W tych dniach bawił w Gdyni Dr. Gülich, z Zarządu znanej instytucji kilońskiej dla badań handlu i żeglugi „Institut für Weltwirtschaft und Seeverkehr an der Universität Kiel". Gość niemiecki zwiedził szczegółowo port gdyński oraz tutejszy Oddział Instytutu Bałtyckiego, którego kierownik

przed niedawnym czasem przeprowadzał studja w Kilonji i Hamburgu nad organizacją niemieckich instytucyj badawczo-informacyjnych w zakresie handlu zamorskiego i żeglugi.

W związku z tem warto przypomnieć, że 21 kwietnia odbyło się w Oddziale Instytutu Bałtyckiego w Gdyni zebranie dyskusyjne dla zaproszonych sfer gospodarczych, na którem kierownik Oddziału, p. B. Leitgeber. złożył sprawozdanie o Instytucie Kilońskim i podobnej instytucji p. n. Weltwirtschafts-Archiv w Hamburgu. Dyskusja, jaka następnie się wyłoniła, wykazała w całej pełni potrzebę powołania do życia wzorowej polskiej służby informacyjnej o zagranicy dla użytku sfer handlowych, którąby miała siedzibę w Gdyni. Polegałaby ona na rejestrowaniu głównych zdarzeń w polityce handlowej i morskiej obcych krajów celem zużytkowania tych wiadomości dla praktycznych celów naszego handlu, tudzież notowanie odgłosów zagranicznych o sytuacji gospodarczej w Polsce.

Ważne to zagadnienie opracowuje obecnie tut. Oddział Instytutu Bałtyckiego, który już nawiązał kontakt z szeregiem placówek naukowych i gospodarczych zagranicą dla kompletowania swoich zbiorów. Nowa placówka nosić ma nazwę „Morskie Archiwum Gospodarcze w Gdyni".

WZROST PRZEŁADUNKÓW TOWARÓW W HAMBURGU, ROTTERDAMIE I ANTWERPJI W I KWARTALE B. R.

Z opublikowanych ostatnio danych o przeładunkach towarów w 3 największych portach zachodnio - europejskich, mianowicie Hamburgu, Rotterdamie i Antwerpji, wynika, że we wszystkich tych portach nastąpił wzrost obrotów towarowych.

Pierwsze pod tym względem miejsce zajmuje Rotterdam, gdzie przeładunek przy wwozie i wywozie wzrósł o 500 tys. ton, osiągając ogólnej liczby 6,6 milj. ton, drugie miejsce zajął Hamburg, wykazując w porównaniu do I. kwartału roku zeszłego przy ogólnym przeładunku 5 miljonów ton wzrost o 420 tys. ton i wreszcie na trzeciem miejscu okazała się Antwerpja, gdzie przy ogólnym przeładunku 4,8 miljonów wzrost wyniósł około 200 tys. ton.

RUCH PORTOWY W KRÓLEWCU W MAJU 1934 R.

Po lekkim spadku ruchu statków w porcie królewieckim w kwietniu, w maju zaznaczyło się duże ożywienie zarówno pod względem ilości statków, jak i ich pojemności. Wzrost nastąpił również w stosunku do maja 1933 r. Ożywienie to zawdzięczać należy przedewszystkiem zwiększonemu przywozowi papierówki i materjałów opałowych.

Weszło:

maj 1934 — 201 statków o ogólnej pojemności 245.696 m³ netto,

maj 1933 — 180 statków o ogólnej pojemności 221.241 m³ netto.

kwiecień 1934 — 163 statków o ogólnej pojemności 175.951 m³ netto.

Wyszło:

maj 1934 — 191 statków (w tem 138 statków parowych, 50 żaglowców i 3 statki tankowe).

Narodowość okrętów (przy wejściu): Niemcy 177 statków o ogólnej pojemności 812.261 m³, Holandja 7 statków, Szwecja 4, Norwegja 3, Danja 3. Anglja 3, Łotwa 2. Francja 1, Estonja 1.

ROZWÓJ ESTOŃSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Tonaż pod flagą estońską stale się zwiększa, mimo, iż na 1. I. 1934 r. (pora zimowa) ok. 30.000 t. brutto tonażu było w stanie unieruchomionym. 1-go stycznia br. tonaż ogólny Estonji wynosił według sprawozdania związku armatorów estońskich 110.000 brutto r. t. W marynarce estońskiej płace utrzymują się na niskim poziomie, co sprzyjało powiększaniu się floty w ciągu lat ostatnich. W latach 1929, 1930, 1931 i 1932 flota estońska zwiększała się o 15.000 br. r. ton rocznie. W roku 1933 proces zwiększania tonażu uległ zahamowaniu: zwiększył się on zaledwie o 5 jednostek z 4.841 br. r. t. ogólnej pojemności.

TRIEST TWORZY WOLNĄ STREFĘ DLA AUSTRJI.

W celu przyciągnięcia ruchu tranzytowego towarów austrjackiego obrotu zamorskiego, Włochy powróciły obecnie do wykonania programu z r. 1925 — powiększenia portu w Trieście. Prawdopodobnie Punto Franco Duca

d'Aosta, już otoczony murem, zostanie wydzielony dla Austrji, jako port wolny: strefa ta będzie się ciągnąć od latarni wejściowej portu aż do trzeciego molo. Nabrzeże zostanie wykorzystane na składy drzewa; na molach już obecnie istnieją magazyny, zaopatrzone w nowoczesne urządzenia przeładunkowe. W wolnej strefie prawdopodobnie powstanie urząd celny I klasy; zarząd strefy sprawować będzie departament ministerstwa Handlu. Przewiduje się nietylko tworzenie austrjackich załóg okrętowych, lecz również ściągnięcie Austrjaków do budowy portu.

PRZED POWSTANIEM IRLANDZKIEJ MARYNARKI.

Podczas dyskusji nad budżetem ministerstwa Handlu i Przemysłu w parlamencie Wolnego Państwa Irlandji min. Lemass oświadczył, iż rząd bada sprawę organizacji marynarki handlowej. Rząd uważa, iż połowa przewozów pomiędzy Wolnem Państwem Irlandji a Wielką Brytanją, winna być dokonywana na statkach irlandzkich i że fladze irlandzkiej przypaść powinna również słuszna część przewozów ze strony kontynentu Europy.

PRZYSTĄPIENIE FLOTY TANKOWEJ WŁOSKIEJ DO POOL'U MIĘDZYNARODOWEGO.

Flota tankowa włoska, rozporządzająca statkami o łącznej pojemności 30 tys. ton przystąpiła do międzynarodowego porozumienia — (pool), w którem reprezentowane jest 98 proc. światowego tonażu tankowego, wynoszącego około 9 miljonów ton. Pool tankowy rozporządza funduszem, z którego właścicielom tanków uwiązanych wypłacane jest subsydjum w wysokości 4 szylingów miesięcznie od tony. Fundusz ten zasilany jest z wpłat 10 proc. z wpływów brutto tanków czynnych.

ZMNIEJSZENIE TONAŻU FLOTY HANDLOWEJ PAŃSTW SKANDYNAWSKICH.

Flota handlowa Danji, Szwecji i Norwegji uległa w ciągu roku ubiegłego dosyć poważnemu zmniejszeniu. Jest to proces obserwowany zresztą na całym świecie zmniejszania tonażu, przez pozbywanie się jednostek przestarzałych, względnie drogich w eksploatacji, przy jednoczesnem zastępywaniu skreślonych jednostek nowemi, posiadającemi udoskonalenia techniczne. Pierwsze miejsce pod tym względem zajęła Norwegja. Jej flota w ciągu roku 1933 zmniejszyła się o 50 statków o łącznym tonażu 108.207 t. r. brutto. Norwegja w tym okresie nabyła 30 statków o łącznej pojemności 89.012 ton, z czego 46.000 ton stanowią statki motorowe. Z nabytych statków 7 o pojemności 9.595 ton zbudowano na stoczniach Norwegji, 7 o pojemności 40.670 ton zbudowano w Danji, Szwecji i Holandji. Poza-tem armatorzy norwescy nabyli zagranicą 16 statków używanych o pojemności 38.747 t, z czego 3 motorowce o pojemności łącznej 14.018 ton. W 1933 roku 80 statków norweskich o łącznym tonażu 197.219 ton skreślono z rejestru, statki były albo sprzedane zagranicę, albo rozebrane, albo wreszcie zginęły podczas awarji. Z ogólnej ilości statków skreślonych było 66 parowców o tonażu łącznym 158.804 ton i 13 motorowców o tonażu 38.261 t.

Szwedzka flota handlowa w ciągu tego samego roku zmniejszyła się o 54 jednostki o łącznym tonażu 45.894 ton. Armatorzy szwedzcy nabyli 18 statków o łącznym tonażu 36.280 t. r. brutto, z tego 61% liczebnie i 37% tonażu było parowców; resztę stanowi 7 motorowców o łącznym tonażu 22.779 t. r. brutto. 5 statków o łącznym tonażu 20.469 ton zbudowano w Szwecji, w tem 4 motorowce i 1 parowiec. 12 statków używanych o łącznej pojemności 15.685 ton nabyto zagranicą. W roku 1933 Szwecja skreśliła z rejestru 72 statki o łącznym tonażu 82.174 ton, w tem 51 parowców (65.594 ton), 9 motorowców (12.595 ton) i 12 żaglowców — (3,985 ton) Ze skreślonych statków 13 jednostek (11.743 ton) stracone zostały podczas awarji, 24 statki o tonażu 36.145 ton sprzedano zagranicę i 35 statków (34.286 ton) poszło na rozbiórkę.

Danja w ciągu roku zmniejszyła swą flotę handlową o 18 statków o łącznym tonażu 49.513 ton. Równocześnie duńscy armatorzy nabyli 19 nowych statków o 21.198 t. r. brutto, w tej liczbie 12 statków o tonażu 15.244 ton zbudowano na stoczniach duńskich, zagranicą nabyto 7 statków o tonażu 5.954 ton.

Zaznaczyć jednak należy, że w porównaniu do zmniejszenia flot handlowych innych państw, floty państw skandynawskich uległy stosunkowo niewielkiej redukcji.

DOROCZNEGO ZGROMADZENIA BALTIC AND MARITIME CONFERENCE NIE BĘDZIE W TYM ROKU.

Międzynarodowy związek armatorów The Baltic and Maritime Conference w roku bieżącym nie zwołuje zwyczajnego dorocznego zgromadzenia. W końcu czerwca natomiast ma się zebrać w Stockholmie Rada Administracyjna i Komitet Wykonawczy Konferencji dla zastanowienia się nad szeregiem spraw pierwszorzędnego znaczenia dla międzynarodowej sytuacji w transporcie morskim.

Jak słychać ze strony państw skandynawskich poczynione są kroki w kierunku zwołania międzynarodowej konferencji morskiej. Sprawa zwołania tej konferencji staje się coraz bardziej naglącą w związku z ciężkiem położeniem w handlowej żegludze międzynarodowej. Decyzja w pierwszym rzędzie zależeć będzie od stanowiska, jakie zajmie Anglja. Jak słychać, sprawa zwołania konferencji międzynarodowej znajduje poparcie ze strony Niemiec.

ROSJA KUPUJE NOWE STATKI ZAGRANICĄ.

W czasach ostatnich Rząd Sowiecki nabył zagranicą 17 statków dla swej floty handlowej. Z tej liczby w Holandji nabyto 9 statków, w Anglji 5, w Norwegji 2 i we Francji 1. Z nabytych statków 14 przeznaczone są dla floty bałtyckiej i 3 dla floty czarnomorskiej.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

WYWÓZ WĘGLA KAMIENNEGO W MAJU 1934 R.

przedstawiał się — według danych tymczasowych następująco (w tys. ton):

Wywóz węgla kamiennego w maju, przy mniejszej o 1 liczbie dni roboczych (23) w porównaniu z kwietniem zmalał o 4 tys. t. do 779 tys. t., a w porównaniu z majem r. ub. wzrósł o 164 tys. t. (26.67 proc.) Spadek wywozu dotyczył wyłącznie rej. śląskiego, skąd wywieziono 660 tys. t., tj. o 5 tys. t. mniej, natomiast z rej. dąbrowskiego wysłano 119 tys. t., a zatem o 1 tys. t. więcej w porównaniu z kwietniem. Eksport z rej. krakowskiego nie przekraczał 1 tys. ton.

Z ogólnej ilości — wywieziono na rynki środkowo - europejskie 81 tys. ton, tj. o 8 tys. t. więcej niż w kwietniu, głównie wskutek całkowitego wykorzystania kontygentu czechosłowackiego. Wywóz na rynki skandynawskie wynosił 274 tys. ton wobec 259 tys. ton w kwietniu, a zatem wzrósł o 15 tys. t. przyczem poprawa eksportu dotyczy wszystkich krajów, objętych tą grupą rynków, prócz Danji i Islandji, na które to rynki wysyłki zmalały. Co się tyczy rynków bałtyckich, to w miesiącu sprawozdawczym wysłano jedynie ok. 2 tys. t. do Estonji. Na rynki zachodnio-europejskie eksport wzrósł o 21 tys. t do 250 tys. t. przyczem wzrosły wysyłki do wszystkich krajów, objętych tą grupą rynków prócz Belgji. do której spadły bardzo poważnie. Również spadł w stosunku do poprzedniego miesiąca wywóz na rynki południowo-europejskie, a mianowicie o 46 tys. t. głównie wskutek zmniejszonych wysyłek do Włoch, a w mniejszym stopniu spowodu zaprzestania wywozu do wszystkich pozostałych krajów, objętych tą grupą rynków. Eksport na rynki pozaeuropejskie spadł o 6 tys. t do 11 tys. t., przyczem spadły wysyłki do Algieru i Afryki Poł., wzrosły natomiast na Daleki Wschód i do Brazylji. Co się tyczy węgla okrętowego — to odbiór jego zmalał o 2 tys. t do 28 tys. t, wzrósł natomiast wywóz do W. M. Gdańska o 4 tys. t do 19 tys. t.

Przeładunek w portach węgla kamiennego w maju spadł o 9 tys. t do 697 tys. t, przyczem przeładunek w Gdyni spadł o 21 tys. t do 445 tys. t, natomiast w Gdańsku wzrósł o 12 tys. t, wynosząc 252 tys. t.

WYWÓZ WĘGLA PRZEZ PORT GDAŃSKI W CIĄGU MAJA.

Wywóz węgla polskiego przez port gdański w ciągu maja przedstawia się w sposób następujący. Ogółem wywieziono 235.763 ton na 109 statkach. Z tej ilości wywieziono do: Francji 82.409 ton, (w kwietniu 57.000 ton), do Włoch 59.378 ton, do Szwecji 56.556 ton, do Norwegji 7.815 ton, do Algieru 6.705 ton, do Gibraltaru 5.875 ton, do Irlandji 5.500 ton, do Belgji 4.175 ton, do Niemiec 700 ton, do Islandji 550 ton, różne 4.235 ton. Powyższe liczby eksportu węgla nie obejmują węgla bunkrowego, eksport którego wyniósł według prowizorycznych obliczeń około 16 tys. ton.

WŁOSKI RYNEK WĘGLOWY.

Zaznaczający się od kilku lat proces kurczenia przywozu węgla (z 13 milj. ton wraz z koksem w r. 1929 do 8.8 milj. ton w r. 1932), w związku ze słabnącem zapotrzebowaniem za ten surowiec, został w ubiegłym roku zahamowany, przyczem nastąpiła poważna zwyżka przywozu, w stosunku do r. 1932 (o 800 tys. ton, do cyfry 9,6 milj. ton). Towarzyszył jednak zjawisku temu spadek wartości przywozu, z 685.917 tys. lir. na 676.523 tys., wobec spadku cen, objaw obserwowany zresztą w odniesieniu do wszystkich niemal surowców.

Zmiany, jakie zaszły ostatnio w kierunkach importowanego węgla, obrazuje niniejsze zestawienie:

	1933		1932		1931	
	milj. lir.	tys. ton	milj. lir.	tys. ton	milj. lir.	tys. ton
Przyw. ogól.	677	9,562	686	8,778	1,085	11,094
Anglja	331	4,928	383	5,249	623	5,835
Niemcy	173	2,201	157	1,736	219	3,220
Polska	40	755	33	526	60	592
Z. Saary	—	318	—	352	—	353
Rosja	44	579	37	458	54	436
Turcja	4	72	—	46	—	42
Francja	17	187	20	178	41	291
Holandja	—	357	—	19	—	27

Spadek importu węgla angielskiego pozostaje niewątpliwie w związku ze stosunkowo wysoką jego ceną, jest on bowiem droższy od węgla, dostarczanego przez inne kraje. Kwestja cen stanowi jedną z głównych przyczyn wzrostu przywozu węgla polskiego, który zwiększył się z 526 tys. t. w r. 1932 do 755 tys. w r. 1933 do czego dodać trzeba 340 tys. t. węgla bunkrowego w portach. Zauważyć należy,

że węgiel polski jest na rynku włoskim tańszy nawet od rosyjskiego.

Jak z zestawienia wynika, wzrósł również przywóz węgla niemieckiego, którego spadek w r. 1932 spowodowany był zanikiem pozycji węgla reparacyjnego, nie powraca on już jednak do poziomu z r. 1931. Stały wzrost wykazuje węgiel rosyjski, który przenika zwłaszcza do portów, a który powodzenie swoje zawdzięcza m. in. znakomitej propagandzie (jak na Targach w Bari i w Medjolanie).

Szczególnie znamienny jest nagły wzrost przywozu holenderskiego, który z nieznacznej ilości 27 tys. t. w r. 1931, w roku ostatnim (węgiel i koks) doszedł do 357 tys. ton. Te postępy węgla holenderskiego notuje również statystyka tegoroczna. W ciągu 4-ch pierwszych mies. r. 1934 przywiozła Holandja 48 tys. ton węgla (27.000 t. węgla kam. i 21.000 t. koksu) wobec ilości 26.189 t. przywiezionych w odpowiednim okresie r. 1933. Zakupów tego węgla dokonują głównie koleje państwowe.

P. I. E.

IMPORT SUROWCÓW DO NIEMIEC W RAMACH POSTANOWIEŃ DEWIZOWYCH.

Rozporządzenie Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung, wyznaczające kontyngent przydziału dewiz na czerwiec br. w wysokości 10% zawiera jeszcze bardzo charakterystyczny przepis, że sprawa zapłaty za niezbędne (lebenswichtige) surowce, które już podlegają nadzorowi przywozu, będzie osobno uregulowana. To zn., że za import wełny, bawełny, juty, skór surowych i obrobionych oraz nieszlachetnych metali od 1. bm. nie będzie płaciło się w ramach ogólnych przepisów dewizowych, ale na podstawie osobnych zarządzeń, które będą wydane przez urzędy nadzoru tych surowców w porozumieniu z Reichsstelle.

Ten przepis jest doniosłą nowością, bo przełamuje dotychczasową zasadę przydzielania dewiz niezależnie od krajów do Niemiec eksportujących. Przy nowej regulacji staje się dyskryminacja poszczególnych krajów koniecznością, a reglamentacja dewiz staje się narzędziem polityki handlowej.

WIDOKI ZBYTU OLEJU TERPENTYNOWEGO W NIEMCZECH.

Ożywienie ruchu budowlanego w Niemczech spowodowało wzrost zapotrzebowania na lak i farby. Fabryki, produkujące te artykuły, są najpoważniejszym konsumentem oleju terpentynowego. Szereg firm na rynku szczecińskim poważnie zainteresował się możnością sprowadzania z Polski oleju terpentynowego, pod warunkiem, że towar co do ceny, a przedewszystkiem jakości, okaże się konkurencyjnym.

Olej terpentynowy jest wolny od cła. Pobierany jest jedynie podatek wyrównawczy t. zw. „Ausgleichsteuer" w wysokości 2% od sumy, na którą składa się cena nabycia towaru, koszta przywozu, ubezpieczenia i t. d. Cena cif Szczecin za 100 kg waha się obecnie w granicach 32—33 RM, bez opakowania (beczki żelazne), ceny zaś za towar łącznie z opakowaniem dochodzą do 39,— RM za 100 kg cif Szczecin. Jako opakowanie mogłyby również służyć beczki drewniane.

Koniecznym warunkiem zawarcia tranzakcji jest uprzednie nadesłanie próbek, które w laboratorjach wspomnianych fabryk poddane zostają analizie.

Konsulat R. P. w Szczecinie.

MOŻLIWOŚCI DOSTAW TOWARÓW POLSKICH NA POTRZEBY SHIPCHANDLERÓW DO HOLANDJI.

Jedynie niewielka ilość firm w Rotterdamie posiada równocześnie składy wolnocłowe („tranzytowe"), a zarazem zajmuje się bezpośrednio shipchandlerstwem. Znaczna większość shipchandler'ów są to firmy małe, kupujące potrzebne produkty od firm, posiadających składy wolnocłowe i niezajmujących się bezpośrednio akwizycją na statkach. Lecz nawet niektóre znaczniejsze firmy shipchandler'skie nie posiadają składów własnych wolnocłowych, ze względów technicznych, gdyż konieczne są różne formalności, posiadanie specjalnego urzędnika do spraw celnych itd.

Wśród towarów pochodzenia polskiego najlepsze widoki mają artykuły następujące: mąka, kasze, tłuszcz zwierzęcy, konserwy mięsne, konserwy jarzynowe, prawdopodobnie również cukier, marmelady. Zaznaczyć jednak należy, że nawet poważniejsze firmy przeważnie sprowadzają ilości, przy których bezpośrednie nawiązanie stosunków z eksporterem obcym niezawsze się opłaca. Dlatego wydaje się najbardziej pożądanem pozyskiwanie zamówień firm, posiadających składy wolnocłowe, za pośrednictwem holenderskich reprezentantów i agentów. Sprzedaż pewnych innych artykułów spożywczych na potrzeby shipchandler'ów byłaby możliwa, lecz każdorazowo należałoby uwzględnić specyficzne warunki. Do składów wolnocłowych dopuszczane są jedynie towary, nie ulegające szybkiemu zepsuciu. Pozatem uwzględnić trzeba postanowienia t. zw. Ustawy Towarowej, określającej gatunki pewnych towarów.

Zapotrzebowanie statków na niektóre artykuły nie jest dostatecznie znaczne, tak, iż towar holenderski nieobciążony cłem ma pewne większe widoki zbytu u shipchandler'ów.

Pozatem dostarczane mogłyby być wyroby tytoniowe i napoje wyskokowe. Pamiętać trzeba jednak, że sama organizacja handlu shipchandlerskiego stwarza trudności w tym zakresie, a składy wolnocłowe wolą trzymać marki, już wprowadzone i najbardziej poszukiwane. Gdyby statki polskie część swojego zapotrzebowania wódki i papierosów pokry-

wały u shipchandler'ów w portach obcych, żądając jednak wyrobów monopolowych polskich, to możliwem byłoby spowodować shipchandler'ów do zainteresowania się markami polskiemi i w ten sposób stworzyć zapotrzebowanie. Mając w ręku towar polski shipchandlerzy próbowaliby zapewne zbywać go i na inne statki.

Konsulat Hon. R. P. w Rotterdamie.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU OWSA NA RYNKU ITALSKIM.

W Italji istnieją możliwości zbytu owsa. Owies polski znajduje uznanie u odbiorców italskich, jednak jego cena jest — zdaniem firm odbiorczych — zbyt wysoka, aby znaleźć poważniejszych nabywców. Owies lżejszy „Plata" oferowany jest po cenie 60 szyl. cif. Genua, owies sowiecki cięższy po 70 szyl. W tranzakcjach wewnętrznych notowania owsa wynosiły w ostatnich czasach 50—55 lir. za kg. Cło przywozowe wynosi 16 lir.

Polskie firmy eksportowe winny zwrócić uwagę na możliwości skorzystania z konjunktury, pamiętając, że od konkurencyjności cen zależy możliwość zbytu owsa polskiego na rynku italskim.

PRZEDŁUŻENIE ULG CELNYCH DLA PORTOWYCH AUKCYJ OWOCOWYCH.

W Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 47 z dnia 11-go bm. ogłoszone zostało rozporządzenie ministrów: Skarbu, Przemysłu i Handlu, oraz Rolnictwa i Reform Rolnych z dnia 30 maja rb. o przedłużeniu mocy obowiązującej rozporządzenia tychże ministrów z dnia 8 marca rb. w sprawie częściowej zmiany art. 15 rozporządzenia z dnia 11 czerwca 1920 r. o taryfie celnej.

Powyższe rozporządzenie przedłuża stosowanie ulg celnych dla aukcyj owocowych w portach polskiego obszaru celnego do dnia 31 sierpnia br.

Ulgi, wprowadzone rozporządzeniem z dnia 8 marca br., polegały na stosowaniu opłaty manipulacyjnej dla jabłek świeżych, oraz pomarańcz i mandarynek, jak również i dla cytryn w zniżonej wysokości. Jak wiadomo, opłata manipulacyjna wynosi zasadniczo 10 proc. od sumy cła. Na podstawie omawianego rozporządzenia jabłka świeże (poz. 53 taryfy celnej) oraz pomarańcze i mandarynki (poz. 60, punkt 3) będą opłacały nadal opłatę tylko w wysokości 5 proc., cytryny zaś (poz. 60, punkt 4) — w wysokości 2 proc. — o ile nabywane są na aukcjach owocowych.

NIEODPOWIADANIE NA LISTY ZAGRANICZNYCH KLIJENTÓW.

Co pewien czas do wiadomości Izby naszej dochodzą informacje o faktach nieodpowiadania przez firmy polskie na oferty i zapytania zagranicznej klienteli. Fakty te, aczkolwiek coraz rzadsze, świadczą jednak o całkiem niedopuszczalnem ustosunkowaniu się firm krajowych do podstawowych zasad w stosunkach handlowych i do prymitywnych wymogów zwykłej uprzejmości. Z podobnego rodzaju zjawiskami walka jest konieczną, gdyż przynoszą one szkodę nietylko firmom poszczególnym, zaniedbującym w ten sposób własny swój interes, lecz również i to jest jeszcze bardziej szkodliwem, wytwarzają zagranicą pojęcie niezwykle ujemne o firmach polskich, jako niesolidnym kontrahencie. W okresie, gdy polityka handlowa Polski czyni wytężone starania o zdobycie nowych rynków zbytu i o podniesienie swego eksportu, wszelki przejaw niedbalstwa może przynieść nieobliczalne szkody.

Izba Przemysłowo Handlowa w Gdyni uważa przeto za swój obowiązek zwrócić się do wszystkich firm swego okręgu, podtrzymujących stosunki z zagranicą z wezwaniem, aby najskrupulatniej swego własnego i ogólnego interesu polskiego pod tym względem przestrzegały.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 MAJA DO 7 CZERWCA 1934 R.

ALBANJA. Rozporządzeniem z dnia 26 kwietnia 1934 r. wprowadzony został podatek statystyczny na szereg towarów, który wynosi od towarów, które opłacają cło od sztuki — 0,05, od każdej paczki wysyłanej pocztą — 0.05, od wszystkich innych towarów 0.10 od 100 kg. Nie opłacają podatku towary wolne od cła.

ARGENTYNA. Rozporządzenie ministra finansów ustala, że obowiązek wizowania faktur konsularnych obowiązywać będzie od 1. 9. 34 r., z tem zastrzeżeniem, że przymus ten dotyczyć będzie wszystkich przesyłek, które po tej dacie do Argentyny nadejdą. Od tejże daty nie będą uznawane, jak dotychczas, równoznaczne z przysięgą oświadczenia eksporterów o wartości towarów składane przed konsulem argentyńskim w kraju wysyłki towaru.

AUSTRJA. Na mocy rozporządzenia z dnia 30-go kwietnia 1934 r. z dniem 1 czerwca zabronione zostało znakowanie wyrobów nożowniczych, naczyń kuchennych i t. p. żelaznych, lub stalowych lanych znakiem „nierdzewiący" („rostfrei") w wypadkach, kiedy towary te sporządzane są z materjałów wątpliwych, nie gwarantujących nierdzewienia.

BELGJA. Na mocy rozporządzenia z dnia 19 maja 1934 r. zarówno wywóz świeżych, gotowanych, lub w inny sposób przygotowanych skorupiaków do Francji, jak i tranzyt inną drogą niż kolejami żelaznemi podlega specjalnemu pozwoleniu odnośnych władz.

BRAZYLJA. Z dniem 1. 4. 34 r. nastąpiła pewna centralizacja w zakresie przydziału dewiz, polegająca na tem, że dokumenty przywozowe mają być przedkładane Komisji kontroli dewiz łącznie z podaniami o przydział dewiz.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. CEJLON. Według doniesień prasy, projektowane jest wprowadzenie ceł ochronnych na importowane słodycze, świece, wyroby szczotkarskie i cukiernicze (keksy i t. p.)

EGIPT. Według doniesień prasy stosowane będą również w roku przyszłym premje eksportowe na owoce i jarzyny.

ESTONJA. Na mocy rozporządzenia z dnia 16-go maja 1934 r. zezwolił Rząd estoński na bezcłowy przywóz surowców, sprowadzanych dla celów uszlachetnia-

jących t. j. do farbowania, drukowania i t. p. i przeznaczonych na reeksport, a mianowicie: a) materjałów bawełnianych surowych, niebielonych (poz. 177 punkt 1a, 2a i 3a); b) tkanych kolorowo, nieobrobionych materjałów bawełnianych (poz. 188 p. 1—3), c) nieobrobionych tkanin jedwabnych i ze sztucznego jedwabiu (195 p. 1), d) nieobrobionych tkanin z napół sztucznego jedwabiu (197 p. 1) i e) nieobrobionych materjałów dzianych ze sztucznego jedwabiu (poz. 204 p. 1b est. taryfy celnej).

FINLANDJA. W rozporządzeniu z dnia 18 maja 1934 r. Rząd fiński wyjaśnia, że na mocy ustawy z dn. 23 marca rb. od dnia 30 czerwca 1934 r. import koksu podlega reglamentacji importu. Każda partja importowanego koksu musi być zaopatrzona w świadectwo pochodzenia i świadectwo rejestracji, które wydaje odnośny komitet, regulujący wwóz tych artykułów.

FRANCJA. Dekretem z dnia 11 maja r. 1934 został skontyngentowany przywóz wyrobów porcelanowych, książek do nabożeństwa, sztucznych zębów. Pozwolenia importowe wydają władze francuskie importerowi francuskiemu.

Na mocy dekretu Generalnej Dyrekcji Ceł z dn. 14 maja 1934 r. import jaj ptactwa dzikiego, w szczególności fazanów i kuropatw nie podlega kontyngentowaniu.

Według doniesień prasy, przedłożony został parlamentowi do zatwierdzenia projekt zniesienia podatku luksusowego: o ileby powyższy projekt został przyjęty, podniesiony byłby tylko o 20 proc. podatek obrotowy, co w znacznym stopniu ułatwiłoby handel perfumerją i kosmetykami.

Wyczerpane zostały na drugi kwartał w stosunku do „autres-pays“, a więc i do Polski następujące kontyngenty: aparaty do instalacji elektrycznej z porcelany i fajansu (poz. 347 bis A), wyroby szklane (362) wagi precyzyjne (634 ter C): papier pergaminowy (461 B); papier maszynowy o wadze powyżej 35 gr (461 G): skóry preparowane (krowie, cielęce itp.) (476 ter); obuwie skórzane dziecięce (481): obuwie z innych materjałów niż z jedwabiu (482 A): zamki, również niklowane (559 i 579).

GWATEMALA. Ustawa z dnia 20. 4. 34 r. upoważnia Rząd na okres 2-letni do wprowadzania zmian taryfy celnej, zmierzającej do ochrony gospodarstwa krajowego.

HOLANDJA. Utworzono nowy monopol Sardeli (Anchois) z siedzibą w Hadze. Celem Monopolu jest udzielenie pomocy finansowej holenderskim eksporterom tego artykułu w postaci premij wywozowych.

Według informacyj kupców holenderskich należy się liczyć z możliwością skontyngentowania w czerwcu, lub w lipcu importu przędzy bawełnianej.

Przedłużony został o dalsze trzy miesiące upływający z dniem 31 maja 1934 r. termin skontyngentowania importu zapałek.

HONDURAS. Z dniem 1 czerwca r. 1934 wprowadzone zostało w życie w Hondurasie ustawodawstwo dewizowe.

INDJE BRYTYJSKIE. Podwyższone zostało cło na zapałki i wprowadzony podatek od tych artykułów.

IRLANDJA. Dekretem z dnia 11 maja 1934 r. podwyższone zostały premje wywozowe na drób bity, jaja, słoninę i trzodę chlewną.

KANADA. Obniżone zostało z 25 na 20 proc. ad valorem cło preferencyjne na przędzę ze sztucznego jedwabiu brytyjskiego pochodzenia.

LITWA. Wprowadzona została reglamentacja przywozu papieru, polegająca na tem, że nawet najmniejsze ilości importowanego papieru muszą uzyskiwać pozwolenie importowe.

ŁOTWA. Z dniem 1. 6. 34 r. weszła w życie ustawa o skontyngentowaniu inmportu towarów w myśl której import wszelkich zagranicznych towarów został uzależniony od uzyskania każdorazowego pozwolenia Komisji Regulowania przywozu. Minister Finansów uzyskał jednak upoważnienie do ustalania listy towarów, które mogą być przywożone bez pozwoleń. Dopóki taka lista nie zostanie sporządzona cały import podlega reglamentacji.

NIEMCY. Na czerwiec r. b. ustalono wysokość przydziału dewiz w wysok. 10% ogólnego kontyngentu a wysokość kantyngentów rembursowych na 20%. W celu umożliwienia przywozu surowców niezbędnych specjalne ulgi od tych postanowień będą stosowane przy imporcie wełny, bawełny, łyka, skór i metali nieszlachetnych. począwszy od 1. VI. 34 r.

W dn. 15 maja 1934 r. ogłosiła „Reichstelle fur Tiere und tierische Erzeugnisse“ rozporządzenie o rozciągnięciu reglamentacji obrotu artykułami zwierzęcemi na wszelkie tłuszcze z nierogacizny, bydła i owiec.

Centrala Zbóż i Pasz ogłosiła. że import nasion oleistych od dnia 1. VI. 34 r. będzie ściśle uzależniony od każdorazowego położenia dewizowego. W związku z tem kontraktów zakupu przez pewien czas nie można zawierać.

Reichsgesetzblatt z 31 maja br. Cz. I Nr. 60. str. 469 ogłasza rozporządzenie, mocą którego zakaz zakupu: wełny (poz. tar. 144 i ex 415), czesanki (poz. 416 i ex 415). odpadków wełnianych (ex 144 i 415). sztucznej wełny poz. 414. tkanin z wełny i innego włosia zwierzęcego (417—425) zostaje przedłużony do 30 czerwca br.

STANY ZJEDNOCZONE. Od dnia 9 maja 1934 obowiązuje podatek od wszelkiego rodzaju opakowania z bawełny, papieru lub juty. Podatek ten wynosi obecnie: podatek od worków papierowych 2,082 do 3,518 cent. od 1 funta: worków bawełnianych niebielonych, niefarbowanych 4,914 dol., bielonych i farbowanych 5,124 dol. Dla worków jutowych 2.914 dol. od 1 funta. Worek cukru o zawartości 300 lbs. ważv np. 2,5 lbs., podatek wynosi mniej więcej 7,4 dol. od sztuki.

SZWECJA. Wniesiony został projekt ustawy o wprowadzeniu zakazów przywozu i systemu pozwoleniowego. Uchwały parlamentu w tej sprawie spodziewane są w połowie czerwca.

Parlamentowi przedłożony został do zatwierdzenia projekt podwyżki cła na wyroby porcelanowe i fajansowe, kapelusze damskie, biel cynkową. mydło, tłuszcze zwierzęce, margarynę itp.

Firmy, zainteresowane eksportem i importem między Polską a Holandją, mogą zasięgnąć informacji w Izbie Polsko-Holenderskiej w Warszawie ul. Ossolińskich Nr. 6, tel. 648-18.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma amerykańska poszukuje dostawców małych koszyków z wikliny, różnokolorowych, wysokość łącznie z kabłąkiem 6—18 cali. P/12633/49/Sz.

Na rynku estońskim istnieje zapotrzebowanie na tanie wyroby fajansowe oraz szklane P/13193/3N/Sz.

Firma na Malcie interesuje się importem szeregu artykułów przemysłowych m. in. wyrobów czekoladowych. P/13161/3B/Sz.

Poważna firma (polska) z Unji Połudn.-Afryk. interesuje się następ. artykułami: sprężyny materacowe, taśmy tapicerskie, kółka do mebli. gwoździe różnych rodzajów, papa dachowa, podkówki do obcasów o kształcie litery U, ochraniacze obcasów, narzędzia szewskie. P/13594/3B/R.

Firma angielska interesuje się importem z Polski prasowanej tektury (Fibre Board — Hartpappe) do produkcji kuferków i walizek. P/13873/61/R.

Firma z Rodos istniejąca od 1890 r. interesuje się zakupem w Polsce: sznurków, nici dla szewców, guzików i wszelkiego rodzaju ornamentacyj, oraz przyrządów szewskich, prawideł drewnianych, ceraty, tkanin elastycznych do obuwia i t. p. skór wierzchnich i podeszwowych. P/13370/4P/R.

SPRAWY SZKOLNICTWA

AKTUALNE ZADANIA I POTRZEBY LICEUM HANDLOWEGO W GDYNI.

Poza pracą, wchodzącą w zakres działalności, bezpośrednio wynikającej z wymogów życia gospodarczego okręgu Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, Izba obejmuje swemi agendami również i sprawy handlowego zawodowego szkolnictwa. Działalność jej w tej dziedzinie przybrała poważne rozmiary. Tak, Izba posiada 2 klasowe Liceum Handlowe w Bydgoszczy, 4 klasową Szkołę Handlową w Toruniu, 3 klasową Szkołę Handlową w Grudziądzu i w Tczewie.

Rozwój Gdyni w latach ostatnich spowodował zwrócenie przez Izbę specjalnej uwagi na konieczność utworzenia w Gdyni odpowiednich zakładów naukowych dla młodzieży, mającej w przyszłości poświęcić się pracy w dziedzinie handlu morskiego. W wykonaniu tych nowych postulatów, przed 4 laty przeniesiona została z Wejherowa do Gdyni 4 klasowa Szkoła Handlowa Izby, a w roku zeszłym otwarto 3 klasowe Liceum Handlowe.

Ze względu na specjalne zadania, jakie ta ostatnia uczelnia ma do spełnienia i ze względu na specjalne zainteresowanie, jakie jej się należy, uwagi poniższe będą tylko jej dotyczyły.

Głównem zadaniem Liceum Handlowego w Gdyni, jest przygotowanie młodzieży do pracy we wszelkiego rodzaju przedsiębiorstwach portowych. Zadaniem, nie mniej ważnem, jest dokonanie posiewu, dzięki któremu wykiełkuje przyszłe pokolenie kupców morskich, a którego rezultatów można bez złudzeń oczekiwać dopiero za szereg długich lat. Jakkolwiek żadna szkoła nie jest zdolna stworzyć „gotowego" kupca, to jednak, jeżeli chodzi o Liceum gdyńskie, winno ono mieć możność dania takiego przygotowania uczącej się młodzieży, któreby zdołało skutecznie wykształcić narybek pierwszych szeregów młodych kupców polskich na skalę międzynarodową, jeżeli nie pod względem znaczenia, to przynajmniej pod względem swego charakteru, i to choćby te szeregi miały tworzyć w przyszłości tylko kilka procent młodzieży, kończącej Liceum.

To też, dla zrealizowania tego zadania Liceum gdyńskie winno brać pod szczególną uwagę te wszystkie środki, jakie mogą być w tym kierunku najbardziej skuteczne, i to zarówno środki naukowe, jak i wychowawcze, ze względu na konieczność przeorania psychiki młodzieży, niejednokrotnie napęczniałej uprzedzeniem starszego pokolenia, jeżeli nie do handlu wogóle, to przynajmniej do pracy samodzielnej w handlu, i widzącej ziszczenie najpiękniejszych marzeń o karjerze życiowej w otrzymaniu dobrze płatnej posady przy biurku.

Problem ten jest bardzo ważny, środki zaś, jakkolwiek pod wieloma względami nader skromne, są jednak wystarczające, aby zapoczątkować, po zbudowaniu portu i położeniu podwalin pod rozwój marynarki handlowej, realizację drugiej części polskiego programu handlowo - morskiego, t. zn. kształcenia przyszłych importerów i eksporterów o szerokich horyzontach myślowych i dalekosiężnej inicjatywie, bez których posiadanie dostępu do morza i podróżowanie po niem pozostanie jedynie paljatywem w pochodzie do zdobycia niezależności gospodarczej i dobrobytu Polski na odcinku pracy na morzu. Zadania Liceum Handlowego w Gdyni sprowadzają się więc pod tym względem do rozwiązania zagadnienia wykształcenia i wychowania w swych murach takiego zastępu młodych sił do pracy na polu kupieckiem, jaki najbardziej odpowiada wymaganiom, stawianym przez rynek pracy przedewszystkiem na terenie portu i miasta Gdyni. W ścisłym związku z tem zagadnieniem jest oczywiście ustalenie odpowiedniego programu nauki w Liceum. Da się zaś to osiągnąć tylko w tym wypadku o ile zainteresowane sfery gospodarcze zechcą przyjąć czynny udział w ustaleniu ogólnych wytycznych tego programu, z uwzględnieniem korektyw gospodarczych, wysuwanych przez działalność portu gdyńskiego, gdzie jeden rok rozwoju powoduje konieczność wprowadzenia większych zmian, niż gdzieindziej na Zachodzie w ciągu długiego szeregu lat.

Lecz i opracowanie programu nauczania w Liceum nie wyczerpuje zagadnienia kontaktu jego ze sferami gospodarczemi.

Aby sprostać całkowicie swemu zadaniu, Liceum musi mieć również zapewnione możliwie najdalej idące zainteresowanie i poparcie ze strony sfer gospodarczych w dziedzinie praktycznego szkolenia młodzieży. Mamy tutaj na myśli przedewszystkiem ułatwianie w uzyskiwaniu praktyk wakacyjnych przez uczniów Liceum w różnych przedsiębiorstwach portowych w Gdyni.

Również nie bez znaczenia byłoby rozważenie możliwości dorywczego zatrudniania młodzieży licealnej w pracy portowej w czasie roku szkolnego.

Wszystko to jest niezbędne dla przelania na młode pokolenie możliwie w najszerszej mierze doświadczenia, zdobytego z tak wielkim wysiłkiem i trudem przez przedstawicieli sfer gospodarczych, aby mogły one w przyszłości kontynuować dzieło dalszej rozbudowy handlu morskiego w Polsce.

Liceum gdyńskie ze swej strony stara się prowadzić naukę w sposób najbardziej praktyczny, na jaki tylko granice jego możliwości wewnętrznych mogą zezwolić. Dążeniem Liceum w najbliższej przyszłości jest poczynienie dalszych postępów w tym kierunku. Istnieje szereg projektów, aby nauczanie w Liceum gdyńskiem było możliwie jeszcze bardziej związane z praktyką życia gospodarczego. M. in. naprzykład brane są pod uwagę ćwiczenia praktyczne, które możnaby nazwać „grą handlową" polegające na stworzeniu przez Liceum w Gdyni w kontakcie z jakąbądź inną uczelnią handlową w Polsce, przedsiębiorstwa teoretycznego, załatwiającego manipulacje i korespondencję handlową na wzór przedsiębiorstw realnie pracujących. Kilka słów poświęcić należy omówieniu specyficznego zagadnienia Liceum w Gdyni, a mianowicie istnieniu w niem 3 klasy, utworzonej w celu pogłębienia studjów w zakresie specjalizacji w handlu morskim. Nietylko jednak ze względu na specjalizację w tym handlu zasługuje ona na szczególną uwagę. Stanowiąc nadbudówkę, nie mającą precedensu pod względem swego charakteru w średniem szkolnictwie handl. w Polsce, wspomniana 3 klasa jest również predystynowana odegrać rolę nader ważką w dziele wyższego szkolenia młodzieży, obierającej działalność w dziedzinie handlu za przyszły swój zawód. Sprecyzować jednak należy w danym wypadku pojęcie „wyższego" wykształcenia, aby nie zostać fłaszywie zrozumianymi. Studja wyższe na uczelniach handlowych mają dwojakie zadanie do spełnienia: po pierwsze dać studjującej młodzieży możliwie bogaty zasób wiadomości, potrzebnych w przyszłym jej zawodzie, i powtóre przygotować tę młodzież, jeżeli nie do przyszłej pracy naukowej, to przynajmniej do możliwie głębszego i szerszego ujmowania myślowego zjawisk gospodarczych.

W pewnej tylko mierze może i powinno Liceum Handlowe starać się osiągnąć ten drugi cel, cel „teoretyczny", uzasadniony koniecznością wypuszczania młodzieży z murów szkolnych nietylko z zapasem wiadomości praktycznych, lecz i z tak przeoranemi umysłami, które zezwolą na szersze spojrzenie na świat i syntetyczne ujęcie zjawisk życia gospodarczego. Lecz to zadanie Liceum, jakkolwiek ważne, nie jest w przeciwieństwie do wyższych szkół handlowych — zadaniem najważniejszem.

Zadanie, wspólne wszystkim szkołom handlowym: wyższym i średnim (a więc i licealnym) jest przygotowanie uczącej się młodzieży do życia praktycznego w granicach, jakie poszczególny szczebel szkoły sobie zakreśla. I oto te właśnie granice możliwości przygotowania młodzieży ulegają znaczniejszemu poszerzeniu w trzeciej klasie Liceum gdyńskiego w porównaniu do liceów dwuletnich.

Jakiekolwiek ambicje Liceum gdyńskiego, wypływające z posiadania nadbudówki w postaci trzeciego roku nauki, (niemającego odpowiednika w szkolnictwie średniem), a idące w kierunku uznawania trzeciego roku „za wyższą uczelnię" winny być zawsze obce i uważane za wręcz szkodliwe. Natomiast trzecia klasa, jako mogąca dać bardziej pogłębione przygotowanie handlowe. nb. specjalnie w handlu morskim, winna być uważana za twór niewątpliwie pozytywny i dla naszych stosunków pożyteczny.

Aleksander Szulc.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

USAMODZIELNIENIE POLSKIEGO RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO.

Zależność polskiego rybołówstwa morskiego od W. M. Gdańska na przestrzeni ostatniego dziesiątka lat kształtowała się wyłącznie pod działaniem sił wolnohandlowych. Wolne Miasto Gdańsk było największym odbiorcą naszych połowów morskich, występując zarazem jako dalszy pośrednik na rynku polskim, dokąd dostarczał przeważnie te same ryby już w stanie przerobionym (wędzone ryby, konserwy). Nasi rybacy, otrzymując pieniądze w Gdańsku, zaopatrywali się tam w narzędzia połowu, reperowali tam swoje kutry i motory. Stan ten wysoce niekorzystny dla nas w owym okresie, świadczący o naszej bierności na tym odcinku gospodarczym, uległ w ostatnich kilku latach tak radykalnym zmianom, że dziś niema i nie może już być mowy o jakiejkolwiek zależności naszego rybołówstwa morskiego.

Doceniając znaczenie rozwoju wypadków Morski Urząd Rybacki prowadzi począwszy od 1924 roku specjalną ewidencję statystyczną, dotyczącą znaczenia W. M. Gdańska jako

odbiorcy naszych połowów morskich. Przytaczamy cyfry:

Rok	Całkowity połów polskiego ryboł. morsk.		W. M. Gdańsk zakupiło			
	ilość w tonach	wartość w tysiąc zł	w tonach	proc.	w tysiąc. zł.	proc.
1921	1.300	650	brak danych		brak danych	
1922	3.719	1.010	brak danych		brak danych	
1923	4.120	852	brak danych		brak danych	
1924	2.389	1.562	1.092	45%	816	32%
1925	1.497	1.066	911	61%	667	63%
1926	1.812	1.795	973	54%	1.102	61%
1927	1.787	2.651	932	53%	1.663	63%
1928	2.321	3.287	1.189	51%	2.114	64%
1929	2.783	3.631	1.331	48%	1.918	53%
1930	3.119	3.122	1.371	44%	1.600	51%
1931	7.044	3.202	2.393	34%	1.149	36%
1932	9.063	2 560	2.918	32%	621	24%
1933	13.970	4.589	1.414	11%	323	12%
1934	6.720	1.142	243	4%	97	8%

(1934 r. — do 1-go czerwca).

Wymowa tych cyfr jest bardzo wyraźna. Ze wzrostem aktywności naszego rybołówstwa morskiego zanika znaczenie W. M. Gdańska jako odbiorcy. I nie może być inaczej. Ważność tego odcinka naszej pracy gospodarczej na morzu jest tak wielka, że nie mogą kształtować rozwoju polskiego rybołówstwa morskiego czynniki postronne.

Gdańsk, mając sztucznie rozbudowany w czasie wojny przemysł przetwórczy ryb morskich (fabryki konserw, wędzarnie), pracujący dla armji niemieckiej, po włączeniu w organizm gospodarczy Polski, starał się nastawić swą działalność na obszerny i wygłodzony wojną rynek polski.

W tych to czasach, gdzie wszelkie środki żywności, a więc i ryby morskie były bardzo cenione i poszukiwane, mamy do zanotowania przejściowy zakaz sprzedaży ryb morskich z połowów polskich rybaków na teren Wolnego Miasta Gdańska. Fakt ten mimo, iż o nim się zapomniało, ma swą silną wymowę, wysuwając na pierwszy plan ryby morskie z własnych połowów, jako jeden ze środków wyżywienia kraju.

Niema w tem nic dziwnego, że w pierwszych latach objęcia we władanie morza, Gdańsk stał się głównym odbiorcą naszych połowów morskich, gdyż w czasach przedwojennych było to jedyne miejsce, gdzie swoje nieznaczne połowy mógł sprzedać polski rybak morski. Na całem wybrzeżu polskiem handel ani przemysł przetwórczy ryb morskich prawie że nie istniał, nie mając ku temu warunków (brak portów rybackich, brak chłodni rybnej, brak stałej dostawy ryb itp.). Pośrednictwo jednak Gdańska zawierało w sobie wielkie niebezpieczeństwo, bo przecież W. M. Gdańsk oprócz kupowanych naszych ryb, posiada swoje własne połowy, zakupując pozatem ryby zagranicą. Nic dziwnego, że na rynku W. M. Gdańska, stanowiącego jedną setną część pojemności w stosunku do całej Polski, gromadził się taki nadmiar ryb morskich, że dyktowano naszym rybakom ceny poniżej ich własnych kosztów, czyniąc zawód rybaka nieopłacalnym.

Wtedy to zwrócono uwagę na niebezpieczeństwo zbędnego pośrednictwa W. M. Gdańska, podczas gdy tak obszerny rynek polski leżał odłogiem, podczas gdy rocznie wydawano do pięćdziesięciu miljonów złotych za zagraniczne śledzie. Nasze rybołówstwo morskie stanowiło tylko mały procent zapotrzebowania Polski na ryby morskie, ale i tego małego procentu nie potrafiono umieścić na rynku krajowym. Konieczność nastawienia się naszego rybołówstwa morskiego na krajowego odbiorcę wysunęła się na pierwszy plan.

Dzięki planowej akcji specjalnie utworzonego Wydziału Rybołówstwa Morskiego w Min. Przemysłu i Handlu (21 grudnia 1927 r.) i powołanego do życia 3 grudnia 1928 roku Morskiego Instytutu Rybackiego, rozwój naszego rybołówstwa morskiego i związanego z niem handlu i przemysłu rybnego w ciągu ostatnich pięciu lat wchodzi na właściwe tory. Wystarczy porównać rezultat połowów w 1921 roku, wynoszący miljon trzysta tysięcy kilogramów, z rezultatem w roku 1933 w ilości czternastu miljonów kilogramów. Nasze rybołówstwo morskie z przybrzeżnych połowów wyszło na daleki Bałtyk i Morze Północne. Gdynia z nowoczesnym portem rybackim i potrzebnemi urządzeniami stanowi dziś potężny ośrodek handlu i przemysłu rybnego, ośrodek mogący kraj zaopatrywać w tani produkt spożywczy, jakim są ryby morskie z polskich połowów. Ilość osób zatrudnionych w rozsianych po całem wybrzeżu wędzarniach, w handlu i przemyśle rybnym, stale wzrasta. Jest to jeden z nielicznych działów naszego życia gospodarczego, wykazujący stały i silny rozwój właśnie w okresie kryzysu. Jest to dział, którym interesuje się żywo kapitał zagraniczny, a krajowy kapitał prywatny zaczyna również widzieć w tym dziale wielkie możliwości współpracy.

Tak więc proces rozwoju i usamodzielnienia naszego rybołówstwa morskiego uważać możemy za dokonany. Wywozić naszych ryb morskich do Gdańska nie jesteśmy zmuszeni, z drugiej strony również dbać powinniśmy o to, aby rybołówstwo W. M. Gdańska znajdujące się pod wieloma względami w specyficznych i nieraz bardziej pomyślnych od naszego warunkach nie wywierało wpływu deprymującego i dezorganizującego na nasz rynek krajowy. Takie są główne wytyczne naszej polityki gospodarczej w dziedzinie rybołówstwa morskiego.

B. Sotkowski.

K R O N I K A.

WZNOWIENIE WYJAZDÓW POLSKICH RYBAKÓW NA POŁOWY PEŁNEGO BAŁTYKU.

Po całomiesięcznej przerwie w maju w połowach bornholmskich (Bornholm obok Danji), zaczęły się wyjazdy kutrów z Gdyni na połowy dorszy, z początkiem czerwca. Do dnia 10 czerwca przywiozły cztery kutry 16.000 kg dorszy. Ryby te oczyszczone już na kutrze natychmiast po połowie na morzu, przywieziono opakowanie w lodzie do Chłodni Rybnej, gdzie oddano je do zamrożenia.

Wyjazdy na połowy zostały umożliwione, wobec częściowego opróżnienia się Chłodni Rybnej, dzięki czemu zrobiło się miejsce na świeże transporty ryb morskich. Jak wiadomo, akcja zaopatrywania Warszawy w dorsze i flądry mrożone rozwija się dobrze i obecnie Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich w Gdyni wysyła ryby morskie wagonowo.

TRANSPORTY ŚWIEŻYCH SANDACZY I LESZCZY Z ESTONJI DO GDYNI.

Z początkiem czerwca nadeszły dwa transporty drogą morską z Tallina (Estonja) do Gdyni ryb słodkowodnych w lodzie. Pierwszy transport próbny zawierał tysiąc kg sandaczy w lodzie. Drugi transport 1.400 kg sandaczy i 1.400 kg leszczy w lodzie. Ryby te zaskładowano w Chłodni Rybnej w Gdyni. O ile z jednej strony fakt ten jest dowodem przyciągnięcia nowych ładunków przez port gdyński, to z drugiej strony, ze względu na to, że ryby te są przeznaczone na rynek polski, należy się dziwić naszym kupcom, szukającym drogich ryb zagranicznych i nie interesującym się taniemi i smacznemi rybami z polskich połowów morskich.

PRZEDSTAWICIELE NORWESKIEGO RYBOŁÓWSTWA W GDYNI.

W dniu 12 czerwca przybyli do Gdyni pp. Olav Notevarp — dyrektor laboratorjum rybackiego należącego do państwowego Dyrektorjatu Rybołówstwa Morskiego w Norwegji, oraz p. Chr. Ruus z Bergen, jako przedstawiciel eksporterów śledzi solonych. Celem przyjazdu do Polski jest zapoznanie naszych sfer importerów z nowym gatunkiem solonych śledzi norweskich. Dotychczas na rynku polskim są znane norweskie śledzie solone gatunków tanich, twardo solonych. Obecnie czynione są próby w laboratorjum badawczem w Norwegji, lekkiego solenia wyborowych gatunków śledzi (matjasy) na wzór islandzkich matjasów.

Przedstawiciele rybołówstwa norweskiego przywieźli ze sobą próbne partje tych nowych gatunków śledzi solonych i mają nadzieję, że gatunki te przyjmą się na rynku polskim. Widzimy więc, jak wielkie znaczenie przywiązuje się zagranicą do nawiązywania bezpośredniego kontaktu z polskim odbiorcą i że czasy, w których byliśmy zdani na drogich pośredników (z Niemiec i z Gdańska) należą do niepowrotnej przeszłości.

KUTRY RYBACKIE OBSŁUGUJĄ RUCH WYCIECZKOWY NA WYBRZEŻU.

Całkowity ruch wycieczkowy obsługiwany jest nietylko przez statki Żeglugi Polskiej, lecz także przez kutry rybackie. Od kilku już lat wycieczki na kutrach rybackich motorowych, zaopatrzonych w przybory ratownicze, należą do najbardziej ciekawych przejażdżek morskich. W roku obecnym celem uniknięcia wzajemnej konkurencji doszło do porozumienia między kutrami rybackiemi a przedsiębiorstwem Żegluga Polska. Pociągnęło to za sobą znaczne podrożenie cen za przejazdy kutrami, gdyż opłaty zrównano z cenami statków Żeglugi Polskiej. Zasadniczo nie można tu mówić o konkurencji ze statkami Żeglugi Polskiej, ponieważ kutry rybackie wyjeżdżają do miejsc, do których nie kursują statki Żeglugi. Przejazd 1 osoby na kutrze wynosi od 0,70 do 6,00 zł. zależnie od odległości. Wycieczki korzystają ze zniżek. Bilety na przejazdy kutrami sprzedają kasy Żeglugi Polskiej (specjalny kiosk obok Hali i Chłodni Rybnej w porcie rybackim).

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów – Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Kotka piątek	Helsingfors sobota
Capella	19. 6.	23. 6.	27. 6.	–	30. 6.
Śląsk	26. 6.	30. 6.	4. 7.	–	7. 7.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjold — z Gdyni 24. 6.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Neptun	18. 6.	23. 6.	20. 6.
Minos	25. 6.	30. 6.	27. 6.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 20. 6. — z Gdańska 22. 6.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 27. 6. — z Gdańska 29. 6.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterranean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 25. 6.   s/s Kastelholm — z Gdyni 1. 7.

Do Helsingborg — Malmö

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 18. 6.   s/s Egon — z Gdyni 25. 6.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 26. 6. — z Gdańska 28. 6.

Do Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Marienholm — z Gdyni 25. 6.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Iwan — z Gdyni 27. 6. — z Gdańska 29. 6.
s/s Iwan — z Gdyni 11. 7. — z Gdańska 13. 7.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 9. 7.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Neptun — z Gdańska 23. 6.   s/s Minos — z Gdańska 30. 6.

Do Hamburga (Hamburg)

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Gdyni 18. 6. — z Gdańska 19. 6.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Albert	19. 6.	23. 6.
Piteaelf	23. 6.	26. 6.
E. Russ	26. 6.	30. 6.
Kaete	30. 6.	3. 7.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterranean Ports and Elbe Ports.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s	Odjazdy — Sailings Gdynia	Gdańsk
Tczew	3. 7.	7. 7.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 22. 6. — z Gdańska 21. 6.
s/s Akershus — z Gdyni 6. 7. — z Gdańska 6. 7.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdyni 7. 7. — z Gdańska 6. 7.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.
Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 19. 6. — z Gdańska 22. 6.
s/s Cieszyn — z Gdyni 26. 6. — z Gdańska 29. 6.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Andromeda	21. 6.	23. 6.
Butt	25. 6.	27. 6.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.
Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Irisen	19. 6.	22. 6.	29. 6.
Cieszyn	26. 6.	29. 6.	5. 7.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 25. 6. — z Gdańska 27. 6.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Amazone — z Gdyni 19. 6. — z Gdańska 21. 6.
s/s Theseus — z Gdyni 26. 6. — z Gdańska 28. 6.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 19. 6. — z Gdyni 21. 6.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 26. 6. — z Gdyni 28. 6.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 20. 6. — z Gdyni 21. 6.
s/s Lwów — z Gdańska 27. 6. — z Gdyni 28. 6.

Do Leith — Grangemouth

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Marta — z Gdyni 22. 6.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 24. 6.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 12. 7.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 12. 7.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Canadia — z Gdyni 21. 6. — z Gdańska 21. 6.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Roland — z Gdyni 20. 6. — z Gdańska 22. 6.
m/s Gotland — z Gdyni 30. 6. — z Gdańska 2. 7.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Sagaporack — z Gdyni 26. 6.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 21. 7.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Pacific — z Gdyni 19. 7.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Aura — z Gdańska 25. 6. — z Gdyni 25. 6.
s/s Borek — z Gdańska 7. 7. — z Gdyni 9. 7.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)
Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Laomedon — z Gdyni 23. 6.

Gdynia — Cape Town — Algoa Bay — Mossel Bay — Durban — East London — Laurenco Marqués

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Hammaren — z Gdyni 23. 6.

Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Mad as, Calenta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Simla — z Gdyni 23. 7.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia „	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Cliffwood — 16. 6.		s/s Scanpenn — 23. 6.
s/s Scantates 23. 6.		s/s Cliffod 29. 6.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko 19. 6.	s/s Kościuszko 1. 7.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Kościuszko 21. 6.	s/s Kościuszko 1. 7.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.
Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Capella	19. 6.	23. 6.	27. 6.	—	30. 6.
s/s Styrk	26. 6.	30. 6.	4. 7.	—	7. 7.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Piteaelf	20. 6.	23. 6.	26. 6.
E. Russ	23. 6.	26. 6.	30. 6.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	30. 6.	3. 7.	7. 7.

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Hamburga 22. 6. — do Gdyni 25. 6.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Śląsk 23. 6.
z Rotterdamu — s/s Chorzów 30. 6.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
But	19. 6.	25. 6.	27. 6.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Śląsk 21. 6. z Antwerpji — s/s Irisen 29. 6.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — s/s Butt 16. 6. — w Gdyni 25. 6. z Antwerpji — Condor 28. 6. — w Gdyni 5. 7.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Minos	21. 6.	25. 6.	27. 6.	30. 6.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lech	28. 6.	1. 7.	3. 7.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	21. 6.	24. 6.	27. 6.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lublin	14. 6.	17. 6.	21. 6.
s/s Lwów	21. 6.	24. 6.	28. 6.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi				Przyjazd
	Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdańsk/Gdynia
s/s Topeka	20. 5.	28. 5.	5. 6.	—	6. 7.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia			Przyjazd	
	z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	Gdynia	Gdańsk
par. Novigates	29. 5.	31. 5.	2. 6.	1. 7.	3. 7.

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	Termin wyjścia							Przypuszczalny termin nadejścia
	Pireus	Istanbul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Gdynia—Gdańsk
s/s Gotland	19. 5.	21. 5.	25. 5.		9. 6.		—	28. 6.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

par. Lisboa — wychodzi z Casablanca 25/26. 6. — oczekiwany w Gdyni 10/12. 7.

CHESZ

orjentować się w aktualnych zagadnieniach gospodarczych

ZAPRENUMERUJ

„Gospodarkę Narodową"

Niezależny dwutygodnik gospodarczy, wychodzi 1 i 15 każd. miesiąca

Prenumerata kwartalna wraz z dodatkiem „PRASA GOSPODARCZA" 4,50 zł.

GRUPUJE

młodsze pokolenie niezależnych ekonomistów

ZAWIERA

obok artykułów teoretycznych i polityczno-gospodarczych, — obszerny dział uwag i notatek na aktualne tematy polityczno-gospodarcze

DĄŻY

do ujmowania zagadnień w sposób nowy i uwzględniający zagadnienie „długiej fali"

WSPÓŁDZIAŁA

w wytwarzaniu niezależnego, samodzielnego poglądu na sprawy gospodarcze

ŻĄDAJ BEZPŁATNYCH OKAZOWYCH EGZEMPLARZY

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, ul. Szpitalna 4 Tel. 6.76.73. Konto w PKO. 25656

ADAM TOMASZEWSKI

NOWOCZESNA ORGANIZACJA URZĄDZEŃ BIUROWYCH

GDYNIA

ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA

(W domu gdzie Izba Przemysłowo - Handlowa)

KONTA BANKOWE: KOMUN. KASA OSZCZĘDNOŚCI GDYNIA — — — — P. K. O. POZNAŃ NR. 212.758

TELEFON NR. 1055

Hurtowy i detaliczny skład papieru, materjałów piśmiennych i artykułów biurowych.

Księgowość przebitkowa.

Powiększywszy zakres działania, zaopatrzyłem skład swój w duży wybór towaru.

Dostawy do urzędów i biur po niskich cenach.

Korzystne źródło zakupu dla odsprzedawców.

CHCESZ

orjentować się w aktualnych zagadnieniach gospodarczych

ZAPRENUMERUJ

„Gospodarkę Narodową"

Niezależny dwutygodnik gospodarczy, wychodzi 1 i 15 każd. miesiąca

Prenumerata kwartalna wraz z dodatkiem „PRASA GOSPODARCZA" 4,50 zł.

GRUPUJE

młodsze pokolenie niezależnych ekonomistów

ZAWIERA

obok artykułów teoretycznych i polityczno-gospodarczych, — obszerny dział uwag i notatek na aktualne tematy polityczno-gospodarcze

DĄŻY

do ujmowania zagadnień w sposób nowy i uwzględniający zagadnienie „długiej fali"

WSPÓŁDZIAŁA

w wytwarzaniu niezależnego, samodzielnego poglądu na sprawy gospodarcze

ŻĄDAJ BEZPŁATNYCH OKAZOWYCH EGZEMPLARZY

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, ul. Szpitalna 4 Tel. 6.76.73. Konto w PKO. 25656

ADAM TOMASZEWSKI

NOWOCZESNA ORGANIZACJA URZĄDZEŃ BIUROWYCH

GDYNIA

ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA

(W domu gdzie Izba Przemysłowo - Handlowa)

KONTA BANKOWE: KOMUN. KASA OSZCZĘDNOŚCI GDYNIA — — — — P. K. O. POZNAŃ NR. 212.758

TELEFON NR. 1055

Hurtowy i detaliczny skład papieru, materjałów piśmiennych i artykułów biurowych.

Księgowość przebitkowa.

Powiększywszy zakres działania, zaopatrzyłem skład swój w duży wybór towaru.

Dostawy do urzędów i biur po niskich cenach.

Korzystne źródło zakupu dla odsprzedawców.

Leonard Hybichow

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca od wagi, miary i ilości towarów. Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA-PORT — Telefon 15-24

Feliks Guziewicz

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów, Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — Tel. 10-25

BIURO BUDOWLANE

F. SKĄPSKI i S-ka, INŻYNIEROWIE Sp. Akc.

TEL. 1746-1744 GDYNIA UL. PORTOWA

Wykonuje wszelkie roboty wchodzące w zakres BUDOWNICTWA

TOWARZYSTWO SPEDYCYJNE

J. H. BACHMANN

Sp. z o. p.

Starowiejska 26 **GDYNIA** Telefony: 16-93, 16-94

Spedycja lądowa i morska — **Specjalność: Przeładunek bawełny**

BIURO BUCHALTERYJNO-REWIZYJNE

M. PACOSZYŃSKIEGO zaprzysiężonego rzeczoznawcy ksiąg handlowych

ul. Abrahama 9 — dom Marszała — Telefon nr. 1294

Sporządzanie i analiza bilansów. Reorganizacja, rajonalizacja księgowości. Prowadzenie księgowości w abonamencie

TREŚĆ

Polska Żegluga Rzeczna „VISTULA" Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

Oddział w Gdyni — ul. Rybackaj tel. 1084 i 1085

Regularna komunikacja towarowo - pasażerska

Gdynia — Tczew — Warszawa

Odjazd z Gdyni codziennie s/s „Carmen" o godz. 18-tej. — Komfortowe urządzenia i bufet na statkach gwarantują pasażerom wygodne odbycie podróży.

Normalne	Powrotne
I. kl. 24,— II. kl. 18,— III. kl 12,— złotych	I. kl. 32,— II. kl. 24,— III. kl. 16,— złotych

Dla zbiorowych wycieczek zniżki.

Przewóz towarów masowych i drobnicy w ruchu pośp. i holowniczym do 50% taniej niż koleją

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 25 czerwca 1934 r. | NR. 17

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy**, ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

„ŚWIĘTO MORZA — ŚWIĘTEM PRACY"

Już poraz trzeci obchód Święta Morza daje sposobność do wielkiej manifestacji łączności, jaka istnieje pomiędzy całą Polską a jej wąskiem wybrzeżem morskiem i głównym ośrodkiem tego wybrzeża Gdynią. Gdynia jednak, jak to się już stało prawdą ogólnie przyznaną, nie jest tylko głównym ośrodkiem polskiego wybrzeża, lecz w o wiele większej mierze jest miejscem, ku któremu zwrócone są wysiłki i uwaga wszystkich twórczych czynników Rzeczypospolitej. To też dzień Święta Morza, nawet w tym wypadku, gdy sam obchód nadmorski nie ściągnie tak znacznej ilości osób do Gdyni, jak to miało miejsce w latach ubiegłych, będzie niemniej manifestacją uczuć i wysiłków, jakie niezmiennie i stale jednoczą się w pracy nad morzem, w pracy z zamorzem drogą niczem niekrępowaną we wszystkich kierunkach świata i we wszystkich dziedzinach działalności gospodarczej i kulturalnej.

W tym dniu, gdy we wszystkich ośrodkach Rzeczypospolitej podnoszona będzie łączność pomiędzy niemi a morzem, gdy manifestacje odbywać się będą pod hasłem obrony wybrzeża polskiego a realnie wyrażają się w zbiórkach na fundusz obrony morskiej, warto się zastanowić nad tem, co ze strony wybrzeża polskiego i ze strony Gdyni poczytywać należy za istotnie godną odpowiedź na te wszystkie przejawy uczuć łączności.

Odpowiedzią taką być może jedynie przedstawienie, że wysiłki zaplecza nie idą na marne i że wybrzeże polskie z Gdynią na czele w żmudnej pracy codziennej nietylko nie pozostaje w tyle, za innemi ośrodkami pracy na terenie Rzeczypospolitej, lecz dąży wytrwale do przodownictwa pod tym względem.

Najbardziej jaskrawym wyrazem pracy Gdyni, jeśli mówić będziemy przedewszystkiem o pracy portowej, praca ta bowiem najlepiej uwypukla łączność Gdyni z zapleczem, jest ilość dokonanych w porcie przeładunków. Tu przemawiają liczby. Gdy całoroczny obrót portowy rekordowego roku 1933 wyniósł — 6.105.866 ton — w przywozie 870.704 ton, w wywozie zaś 5.235.162 ton, to już w ciągu pięciu pierwszych miesięcy roku bieżącego obrót ten stanowił 2.780.930,3 ton — w przywozie 400.028,5 ton, w wywozie 2.380.901,8 ton, czyli 45,5% całorocznego obrotu roku zeszłego. Lecz nie na tem koniec. Obrót 5 miesięcy roku bieżącego, uważanych naogół za mniej aktywny okres obrotów zamorskich, przewyższył już obroty tych samych pięciu miesięcy roku zeszłego o 629.548,8 ton, a to w przywozie — o 112.037,5 ton i w wywozie o 517.511,3 ton.

Za takim wzrostem przeładunków nie nadążają inwestycje w zakresie urządzeń przeładunkowych, a te zmuszone są pracować w dzień i w nocy z natężonym wysiłkiem. Dosyć powiedzieć, że w maju roku bieżącego wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wzrosło o 42%, w porównaniu z rokiem zeszłym, osiągając natężenie 125% swej normalnej wydajności. Są to liczby jaskrawe, niespotykane w innych portach zagranicznych, zwłaszcza w latach kryzysu.

W tych warunkach czy się dziwić należy, że i ruch statków w porcie wzmógł się poważnie i powstała konieczność utworzenia czterech nowych linij żeglugi regularnej w ostatnich miesiącach.

Rozbudowa urządzeń portowych, instalowanie nowych dźwigów, budowa nowych ma-

gazynów, nowych basenów i nabrzeży, postępuje równolegle szybkiem tempem.

Tegoroczni uczestnicy Święta Morza nie zobaczą już drewnianego mola Żeglugi Polskiej, po którem używali spaceru w roku zeszłym, przyjrzeć się będą mogli natomiast pracy nad budową nowego stałego mola, dopiero zarysowującego się w swych kształtach. Molo to w roku przyszłym zamieni się w bulwar, prowadzący daleko w morze, wydłużając w atrakcyjną dla oka perspektywę Skwer Kościuszki. Nie koniec jednak na tem. Tam w głębi portu, gdzie w ląd wchodzi kanał przemysłowy, prowadzone są intensywne roboty dla stworzenia odpowiednich warunków rozszerzenia portu drzewnego. Na przestrzeni 12 hektarów powstaną niebawem składy drzewa eksportowego; budowane są betonowe nabrzeża na kesonach długości 200 metrów, szerokości około 50 metrów, 3 mola drewniane, łącznej długości około 500 metrów. Da to możność rozszerzyć eksport drewna przez Gdynię i przez to samo zatrudnić znaczną ilość nowych sił pracowniczych.

W wyniku wzmożonych prac organizacyjnych, usprawniono już i nadal usprawniać się będzie cały szereg czynności manipulacyjnych, czy to wchodzących w zakres działania władz państwowych, czy też firm prywatnych, obsługujących różne stadja przechodzenia przez port ładunków towarów.

Nie sposób jest wyliczyć wszystkiego, co stanowi przedmiot codziennej intensywnej pracy wszystkich czynników, działających w Gdyni. Nadmienić jedynie wypada o akcji rozbudowy samego miasta, widocznej na każdym kroku i o wysiłkach w kierunku stworzenia w Gdyni nowych możliwości dla rozwoju handlu, a przez to samo dla przekształcenia Gdyni w ośrodek handlowy i przemysłowy.

Gdynia, jako rynek rybny już zdobyła sobie poważne stanowisko, propaganda spożycia ryb morskich przez szersze sfery ludności w kraju, sprzyjać będzie dalszemu rozwojowi rodzimego rybołówstwa morskiego.

Gdynia, jako rynek bawełniany, zaistnieje z chwilą, gdy wprowadzone będą w życie już daleko posunięte przygotowania do utworzenia tutaj centrum arbitrażu na bawełnę importowaną w znacznych ilościach do Polski i przechodzącej tranzytem do innych państw Europy Środkowej i Wschodniej.

Wszystkie te uwagi, uwypuklające najbardziej charakterystyczne momenty pracy nad morzem, w dniu jego święta, mają na celu wykazać, że najlepszym wyrazem przywiązania do idei morskiej, tego nieodłącznego czynnika wielkości Rzeczypospolitej Polskiej, jest wspólny wysiłek tych obywateli Polski, którzy w bezpośredniej, codziennej styczności z morzem w Gdyni pracują, z temi miljonami z zaplecza, którzy z oddali w tej pracy biorą udział, a raz do roku jakby delegacją swych przedstawicieli dla kontroli tego, co się tutaj zdziałało. Im bardziej ożywiona będzie ta łączność i ta kontrola moralna, tem z większym spokojem i pewnością będziemy mogli patrzeć w przyszłość pomyślną i godną wielkości naszego Państwa.

L. G.

ODEZWA LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ NA DZIEŃ „ŚWIĘTA MORZA"

OBYWATELE!

W dniu 29 czerwca cała Rzeczpospolita obchodzi uroczyście tradycyjne „Święto Morza". Radosny obchód odwiecznego związku Narodu i Państwa z morzem niech nam przypomni wielką prawdę, że własny brzeg morski — źrenicę wolności i źródło dobrobytu Rzeczypospolitej — strzec musi silna flota wojenna.

Siła Rzeczypospolitej, gwarantująca bezpieczeństwo pracy polskiej na wybrzeżu i na morzu — oto najbliższe zadanie, jakie stoi przed Polską — Państwem Morskiem.

Dzień „Święta Morza" uczcijmy czynem — składaniem przez wszystkich ofiarnego grosza na FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ — będący funduszem dobra publicznego, całkowicie przeznaczonym na rozbudowę polskiej marynarki wojennej.

Pod sztandarem ofiarnej służby dla morza i na morzu stanąć musi przedewszystkiem młode pokolenie, sposobiąc się do wielkich zadań, którym już dziś i w przyszłości sprostać muszą obywatele Państwa Morskiego.

Każdy, kto pragnie współdziałać w utrwalaniu siły morskiej na morzu — niech wstąpi do szeregów Ligi Morskiej i Kolonjalnej, jedynej w Polsce organizacji społecznej, strzegącej naszych interesów morskich i dążącej do wyrównania wiekowych zaniedbań na Bałtyku".

AWANSE W POLSKIEJ MARYNARCE HANDLOWEJ.

Dnia 19. 6. br. pod przewodnictwem dyrektora Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowskiego odbyło się w gmachu Urzędu Morskiego posiedzenie Komisji Kwalifikacyjnej dla orzekania o awansach w polskiej marynarce handlowej. Komisja po rozpatrzeniu podań przyznała dyplomy następującym kandydatom:

Antkowiak Czesław, dyplom kapitana żeglugi wielkiej,

Mieszkowski Jerzy, dyplom kapitana żeglugi wielkiej,

Szemiot Mikołaj, dyplom kapitana żeglugi wielkiej,

Godecki Jan, dyplom kapitana żeglugi małej,

Hurko Bronisław, dyplom kapitana żeglugi małej,

Lewkowicz Bogdan, dyplom porucznika żeglugi wielkiej,

Szczypiorski Kazimierz, dyplom porucznika żeglugi wielkiej,

Zelwerowicz Stanisław, dyplom porucznika żeglugi wielkiej,

Masłowski Janusz, dyplom porucznika żeglugi małej,

Sołtys Tadeusz, dyplom porucznika żeglugi małej,

Szebliński Józef, dyplom porucznika żeglugi małej,

Nowosielski Jan, dyplom mechanika II kl.,

Noszczyński Czesław, — dyplom mechanika III kl.,

Mossa Adam, dyplom maszynisty I kl.

Pozatem komisja dopuściła do egzaminu w charakterze eksterna w Państw. Szkole Morskiej Gajdowskiego Edwarda na dyplom szypra II kl.

STAN BUDOWY NOWYCH TRANSATLANTYKÓW POLSKICH.

W tych dniach wróciła z Montfalcone specjalna komisja w składzie naczelnego dyrektora Polsko - Transatlantyckiego T-wa Okrętowego p. B. Leszczyńskiego, dyr. P. T. T. O. p. M. Plsunisa, inż. B. Bagniewskiego, inspektora M. Petersena i p. T. Grahama, angielskiego doradcy technicznego, oraz członków komisji artystycznej.

Przedmiotem badań komisji był stan budowy oraz wzory kajut budowanych dwóch statków oceanicznych dla Polskiego Transatlantyckiego Tow. Okrętowego S. A. Linja Gdynia — Ameryka. Niezależnie od tego zbadane zostały szczegółowe plany urządzeń statkowych i maszynowych, jak również plany dekoracji sal towarzyskich, oraz dokonano na stoczni pewnych zmian i ulepszeń zgodnie z najnowszą praktyką i wymaganiami ruchu transatlantyckiego. Komisja stwierdziła, że prace przy budowie postępują naogół należycie i planowo. Pierwszy z budowanych statków będzie gotów w lipcu 1935, drugi zaś w 6 miesięcy potem. Podkomisja artystyczna, powołana przez p. Min. Przemysłu i Handlu w porozumieniu z p. Ministrem Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, który objął honorowe przewodnictwo tej podkomisji, miała na celu sprawdzenie strony dekoracyjnej wnętrz polskich statków transatlantyckich. W skład tej podkomisji weszli jako przewodniczący: prof. Wojciech Jastrzębowski, oraz jako członkowie inż. Stanisław Brukalski, prof. dr. Lech Niemojewski, oraz rektor prof. Tadeusz Pruszkowski. Podkomisja opracowała swój projekt dekoracji wnętrz salonów, jadalni, czytelni, gabinetów itp., który przedstawiono jako kontr - propozycję do rysunków, przedstawionych przez stocznię. Chodziło bowiem o to, ażeby statki te mogły właściwie prezentować podróżnym, należącym do różnych narodowości poziom i charakter kultury artystycznej w Polsce. Projekty te spotkały się z życzliwą oceną zarówno kierownictwa stoczni, jak też i doradców technicznych, zaproszonych przez kierownictwo P. T. T. O.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE GDYŃSKIM W MAJU BR.

Już niejednokrotnie podnoszono, że praca urządzeń przeładunkowych w Gdyni odznacza się wielką intensywnością i że naogół urządzenia te nie są wystarczające. Powoduje to potrzebę coraz nowych inwestycyj, które też stopniowo w rozmaitych częściach portu są dokonywane.

Dane poniższej tabeli o pracy urządzeń przeładunkowych Urzędu Morskiego w ciągu maja br. potwierdzają liczbami ten stan rzeczy w całej rozciągłości:

Dźwigi	godz. zatr. netto	proc. zatr. netto	ilość zuż. prądu Kw.	lość przeł. ton
3 mostowe	473^{20}	78,8	14.250	23.480
24 bramowe	7212^{05}	150,2	26.878	98.502
2 do rudy	357^{50}	89,5	5.690	15.403
1 zasobnik	252^{30}	126,2	850	12.315
1 taśmowiec	13^{50}	7	650	3.444
8 półportal.	1445^{10}	90,3	7.620	18.754

Z tabeli tej wynika, że urządzenia przeładunkowe przepracowały godzin 9.754^{45}, zużywając prądu Kwh. 55.938 i przeładowując 171.898 ton towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie dźwigów bramowych, mostowych i półportalowych wyraziło się liczbą 125%, co w porównaniu do tego samego miesiąca roku zeszłego wykazuje wzrost o 43%.

ZATRUDNIENIE TRAMPÓW ŻEGLUGI POLSKIEJ.

Uruchomiane stopniowo trampy Żeglugi Polskiej, obecnie już trzy, znajdują dosyć znaczną ilość ładunków. Tak w okresie od 26 marca, gdy pierwszy tramp był unieruchomiony, do dnia 31 maja włącznie, trampy żeglugi — przewiozły 25·721 ton, w tem z Polski wywieziono 18·239 ton i przewieziono między obcemi portami 7.682 ton. W wywozie z Polski dominujące miejsce zajmuje węgiel — 15.592 ton, dalej drzewo — 1.137 ton, zboże 1.500 ton i wreszcie drobnica 10 ton. W przewozie między obcemi portami: węgiel — 4.318 ton, koks 410 ton i ruda 2.784 ton.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W MAJU.

W ciągu m. maja wydział budowlany Komisarjatu Rządu m. Gdyni wydał nowych 37 zezwoleń na budowę (w kwietniu 13), rozpoczęto nowych budynków 28 (w kwietniu 16). Jest to więc oznaka poważnego ożywienia budownictwa, zaznaczyć przytem należy, że z rozpoczętych 28 budynków — 26 należy do kategorji stałych budynków murowanych mieszkalnych, 1 do stałych budynków drewnianych przemysłowych i wreszcie jeden do prowizorycznych budynków przemysłowych drewnianych. Ogólny koszt rozpoczętych budowli mieszkalnych stałych obliczony jest na 703.400 złotych, co przy kubaturze ogólnej 27·215 metr.³ wynosi koszt jednego metra³ 22,5 złotych.

Świadczyłoby to o zjawisku dodatniem dla budownictwa, mianowicie o obniżeniu kosztów budowy o 10 proc., gdyż w miesiącu kwietniu mtr.³ obliczany był na 25 złotych.

Ukończono w maju budowę zaledwie 5 stałych budynków murowanych o 11 mieszkaniach, zawierających 43 izby mieszkalne i 17 niemieszkalnych o łącznej kubaturze 4.512 mtr.³ i koszcie 109 tys. złotych.

W kwietniu te same dane wyrażały w liczbach 26 budynków mieszkalnych o kubaturze 12·873 metrów³ o 89 izbach mieszkalnych i 84 izbach niemieszkalnych.

KOMUNIKACJA AUTOBUSOWA W GDYNI.

Z dniem 23 bm. komunikacja autobusowa w Gdyni, dotąd podtrzymywana przez dwa odrębne przedsiębiorstwa, Miejskie Towarzystwo Komunikacyjne (MTK.) i Przedsiębiorstwo Autobusowe prywatne p. Szandracha, została zunifikowana w rękach przedsiębiorstwa autobusowego samorządowego M. T. K. Przeprowadzona unifikacja niewątpliwie przyczyni się do znormalizowania ruchu autobusowego i podniesienia jego sprawności ogólnej przy równoczesnem otworzeniu możliwości przywrócenia jeśli nie całkowitej rentowności, to w każdym razie zmniejszenia obciążenia budżetu miejskiego z tytułu eksploatacji tego ważnego dla życia Gdyni przedsiębiorstwa użyteczności publicznej.

Dane, zaczerpnięte w Referacie Statystycznym Komisarjatu Rządu, MTK., wykazują, że autobusy MTK. w roku 1933 przejechały ogółem 777 tysięcy km., przyczem największe nasilenie przypada na miesiąc lipiec — 90 tysięcy km., najmniejsze na luty — 51 tysięcy km. W porównaniu do lat poprzednich ruch autobusów MTK. wzmógł się i wynosił w poszczególnych latach:

1930 — 485 tys. km.
1931 — 634 tys. km.
1932 — 656 tys. km.
1933 — 777 tys. km.

Praca MTK. w skali liczby przewiezionych pasażerów w czterech ostatnich latach przedstawia się następująco:

1930 — 1.083 tys. osób
1931 — 1.586 tys. osób
1932 — 1·804 tys. osób
1933 — 1.811 tys. osób.

W liczbach względnych w poniższych tablicach uwzględnione są dane obu tych zestawień, jak również i wpływy w poszczególnych latach, przyczem za podstawę równą 100 liczby z roku 1930:

	1930	1931	1932	1933
przebieg km.	100	131	135	160
przewóz osób	100	146	167	168
wpływ do kasy		117	95	101

To samo porównanie, przy wzięciu za podstawę wskaźnika równą 100 liczby z roku poprzedniego wykazuje:

	1931	1932	1933
przebieg km.	131	103	118
przewóz osób	146	114	101
wpływ do kasy	117	93	101

Zestawienia wskaźników pozwalają na wyciągnięcie wniosku, że przebieg wozo-kilometrów wzrastał nieproporcjonalnie do

frekwencji pasażerów i częściowo odwrotnie proporcjonalnie do wpływów do kasy M. T. K.

Z przybliżonych orjentacyjnych obliczeń co do pracy drugiego, obecnie już przejętego przez M. T. K. przedsiębiorstwa autobusowego, wynikało, że linja przez nie eksploatowana była o wiele rentowniejsza, niż linje eksploatowane przez M. T. K., przyczem to ostatnie podtrzymywało również komunikację na części trasy obsługiwanej przez b. przedsiębiorstwo p. Szandracha (Gdynia — Orłowo).

Gdy mianowicie przedsiębiorstwo miejskie na 34 kilometry obsługiwanych linij przewoziło 1800 dzielonych przez 3 = 600 tysięcy pasażerów (zakładając, że 1 pasażer p. Szandracha=3 pasażerom M. T. K. w/g ceny za bilet), przedsiębiorstwo prywatne na przestrzeni 12 km. przewoziło około 350 tysięcy pasażerów. Frekwencja więc wyraźnie skłaniała się na korzyść przedsiębiorcy prywatnego.

W tych warunkach, unifikacja, jaka nastąpiła, położyła kres nienormalnym stosunkom, jakie dotąd panowały w komunikacji autobusowej w Gdyni. Zaznaczyć przytem należy, iż wycofanie wozów M. T. K. z trasy Gdynia — Orłowo i pozostawienie na całym przebiegu Gdynia — Sopoty jedynie wozów b. przedsiębiorstwa p. Szandracha, dało możność usprawnienia komunikacji na innych linjach M. T. K.

B. P.

CENNIK MATERJAŁÓW BUDOWLANYCH W GDYNI.

Komisja Cennikowa przy Związku Fabrykantów i Przemysłowców w Gdyni ustaliła na posiedzeniu w dniu 15 czerwca br. cennik materjałów budowlanych i robocizny w Gdyni za miesiąc maj br.

Cennik ten zawiera ceny rzeczywiste, przeciętne, płacone na terenie Gdyni w ciągu maja br. loco stacja Gdynia lub składnica hurtownika za poszczególne materjały budowlane a mianowicie: murarskie i betoniarskie, ciesielskie, stolarskie, dekarskie, ślusarskie, malarskie, zduńskie, szklarskie, oraz brukarskie i drogowe.

Cennik za miesiąc maj zatwierdzony został przez Komisarjat Rządu w Gdyni, którego przedstawiciel wchodzi w skład komisji Cennikowej.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W MAJU BR.

W ciągu maja br. w porcie gdańskim dał się zauważyć poważny wzrost przeładunków towarów tak w imporcie, jak i w eksporcie. Mianowicie przywieziono 46.256,7 ton (w maju 1933 — 33.031,8 ton) oraz wywieziono 508.777,3 ton (w maju 1933 — 305.153,8 ton), ogółem więc przeładunek wyniósł 555.034 ton (w maju 1933 r. — 338. 185,6 ton), czyli że wzrost stanowił 216.858,4 ton — inaczej około 40%.

W poszczególnych kategorjach towarów na wwozie zmiany przedstawiają się w sposób następujący: (w nawiasach liczby z maja 1933). Nasiona 3.154 ton (1.587,8), kawa 262,4 ton (245,4), kakao 179,2 ton (73,8), siarczany — 14.178,4 (529,9), fosforyty 2.851,1 (—), przędza wełny 116,7 (37,1), przędza bawełny 374,6 (270,5), stal i żelazo 3.436,3 (307,71). Spadek wykazały — śledzie solone 488,1 ton (1.302,9), rudy 5.017,5 (6.129,6), tłuszcze zwierzęce i oleje 695,9 (1.383).

W wywozie przedewszystkiem poważny wzrost wykazuje żyto 53.960 ton (16.281,6), jęczmień 7.095,2 ton (5.012), mąka 14.843,5 ton (459,8), węgiel 317.879,9 ton (176.753,1), drzewo tarte 67.910,1 ton (58.655,5) i cynk 380,2 ton (201,2). Zmniejszenie wykazał wywóz pszenicy 3.099,7 ton (10.895,3), rośliny strączkowe 1.662,1 ton (2.563,5), smary 518,3 ton (702), oleje pędne 0,8 ton (725,1), parafina 768,1 ton (1.358,7), makuchy 127,5 ton (314,4), wreszcie brak zupełny wywozu cukru, gdy w maju 1933 roku wywieziono go 2.369,7 ton.

Rezultaty ogólne przeładunku towarów w porcie gdańskim za pierwsze pięć miesięcy br. w przywozie przedstawiają się w sposób następujący:

styczeń—maj 1934 roku	198.493,8
styczeń—maj 1933 roku	166.292,3
wzrost	32.201,5

W wywozie za ten sam okres liczby są nast.:

styczeń—maj 1934 roku	2.407.378,6
styczeń—maj 1933 roku	1.736.368,2
wzrost	671.010,4

Ogólny wzrost obrotów wyniósł więc — 703.211,9 ton — w Gdyni ten sam wzrost wyniósł 629.548,8 ton.

POWIĘKSZENIE HANDLOWEJ FLOTY POD BANDERĄ W. M. GDAŃSKA.

Niedawno założona firma armatorska Otto Behnke, posiadająca już dwa statki pod banderą gdańską — Susa i Gertrud, powiększyła swój stan posiadania przez nabycie nowego statku niemieckiego „Heinrich Podens" z Rostoka. Pojemność tego statku wynosi 2605 ton rejestr. brutto oraz 4.200 D. W.

Statek ten z końcem czerwca przybywa do Gdańska, gdzie zmieni nazwę na „Adda". Załoga statku wyniesie 22 marynarzy.

WIADOMOŚCI MORSKIE

KAPITALNE INWESTYCJE W PORCIE LENINGRADU.

W roku bieżącym inwestycje portu leningradzkiego wyrażają się kwotą 9,1 mil. rubli, w tem 3,6 mil. z kredytów Cuport (centralnego zarządu portów), reszta na koszt organizacyj eksportowych.

Najpoważniejszą inwestycją rozpoczętą w rb. jest przebudowa okrętowych warsztatów wyspy Kanonierskiej po prawym brzegu rzeki Wielkiej Newy. Całkowity plan przebudowy tych warsztatów i stoczni obliczony jest na szereg lat, z ogólną kwotą 15 mil. rb., w tem 5 mil. na urządzenie portu. Prace roku bieżącego mają na celu ochronę portu tej bazy reparacyjnej od fal zatoki. Na rok 1934 wyznaczono budowę 500 mtr. falochronu, z czego już około połowy jest wykonana.

Drugą poważną inwestycją jest przebudowa frontu cumowniczego w kanale Morskim na długości 500 mtr., czyli 5 stanowisk okrętowych. W miejscu tem i na dalszych 1200 metrach istniała dotąd drewniana estakada, której remont pochłaniał rokrocznie zbyt wiele środków. Przebudowa tej części nabrzeża na nabrzeże żelbetowe, oparte na rusztowaniu z pali żelbetowych, z betonową ścianą podporową i przednią drewnianą ścianą palową, rozpoczęto w r. 1931, w r. 1932 brakło kredytów; w r. 1933 i w bież. roku prace kontynuowano w skromnych rozmiarach. W czerwcu wykończono 2 stanowiska (20 mtr.), podczas gdy dla 3 pozostałych główną trudnością jest otrzymanie 3000 sztuk pali niezwykłych wymiarów: 15 metrów na 0,30 m., przewidzianych w projekcie.

Trzecią inwestycją jest budowa sanitarnej stacji obserwacyjnej w porcie, kosztem 1,5 mil. rb. Jestto gmach 3-piętrowy, o objętości 20000 m^3, który ma być wykończony na jesieni rb.

NOWA LINJA BANANOWA LAURITZENA.

Duński armator Lauritzen jak wiadomo wyspecjalizował się w dużej mierze w przewozie owoców południowych, posiadając obecnie już liczną flotę statków przystosowanych do przewozu łatwopsujących się produktów. Niebawem uruchomi ten armator linję Rotterdam - Antwerpja — Brazylja, mając głównie na względzie przywóz brazylijskich bananów i pomarańcz. Połączenie będzie miesięczne, szybkobieżnemi statkami towarowemi; w miarę potrzeby uruchomione będą motorowce dodatkowe, o szybkości 14 węzłowej.

PRACA PORTÓW I FLOTY ESTOŃSKIEJ W R. 1933.

W r. 1933 przewieziono przez porty Estonji 541.200 t. towarów — o 21.000 t. więcej niż roku poprzedniego. Na statkach estońskich z tego przewieziono 162.000 t., czyli około 30 proc. Flota estońska w tymże roku przewiozła łącznie z przewozami pomiędzy portami zagranicy, 1.000.000 t. towarów, inkasując za frachty około 9.000.000 koron estońskich. Pasażerów przewieziono 60.000. Znaczna część przewozów pasażerów i towarów przypada na stosunki komunikacyjne z wyspami Estonji, mającemi 2.926 m^2 powierzchni i zamieszkałemi przez 60.000 ludności.

Estoński związek armatorów obliczył, że przy pełnem zatrudnieniu flota mogłaby przewieźć półtora miljona ton. Największe napięcie unieruchomienia tonażu przypadło na maj 1933 r., z 30.000 t. przywiązanego tonażu. Później sytuacja pozornie się poprawiła, ażeby się znów pogorszyć ku końcowi roku.

RUCH STATKÓW W KANALE SUEZKIM W PIERWSZYM KWARTALE 1934 R.

Ruch tonażu przez kanał Suezki nadal się poprawiał w obu kierunkach w ciągu I kwartału br. Weszło w kierunku Europy 661 statków (w I kwartale 1933 — 637) z 3.742.176 n. t. r. (3.606.400 n. t. r.), wyszły na morze Czerwone 753 statki (711) z 4.257.144 n. t. r. (4.006.298 n. t. r.) pojemności

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

UKŁAD CELNY MIĘDZY POLSKĄ A ZSRR.

W dn. 22 czerwca rb. został zawarty w drodze wymiany not między polskiem Ministerstwem Spraw Zagranicznych, a ambasadą ZSRR. w Polsce układ celny na czas do 31 grudnia 1934 r.

Na mocy tego układu przyznane zostają

Zw. Sowieckiemu zniżki celne na futra, kawior ryby słodkowodne świeże (sandacze i leszcze), ryby jesiotrowe oraz grzyby. Ponadto zastosowany zostaje do ZSRR. szereg zniżek konwencyjnych, obowiązujących na podstawie traktatów między Polską a innemi państwami. Dotyczy to jabłek, winogron, filmów, niektórych medykamentów, wina, nici i maszyn do szycia. Ogólnie rzecz biorąc, omawiany układ jest sumą postanowień celnych poprzedniego układu z dnia 10 października 1933 r, który upłynął dnia 31 marca rb., oraz zawartych w umowie o „Sowpoltorgu" autonomicznych ulg celnych, które obecnie zamieniono na zniżki konwencyjne.

W ten sposób zlikwidowana została w obrotach polsko - sowieckich luka, powstała po likwidacji „Sowpoltorgu".

Nieujawniona pozostała w nocie kwestja sowieckich zamówień, z któremi związany jest niniejszy układ, gdyż kwestja zamówień jak również wysokości kontyngentów na towary sowieckie, objęte listą zniżek celnych — zostaje załatwiona osobno w drodze porozumienia między Ministerstwem Przemysłu i Handlu, a przedstawicielstwem handlowem ZSRR. w Warszawie. Porozumienie to nie podlega ogłoszeniu.

Okoliczność ta nadaje zawartemu układowi pozorny charakter jednostronnych ustępstw celnych ze strony polskiej, co, jak wynika z poprzednich wywodów, nie odpowiada rzeczywistości.

Dodać należy, że według porozumienia między Ministerstwem Przemysłu i Handlu, a przedstawicielstwem handlowem ZSRR lista kontyngentów nie pokrywa się narazie całkowicie z listą zniżek celnych, a ze strony ZSRR. nie jest zadecydowana sprawa zamówień na okres całego roku. W miarę napływania tych zamówień, Ministerstwo Przemysłu i Handlu będzie mogło rozszerzać kontyngenty na towary sowieckie, korzystając ze stworzonych ram celnych, a to w drodze porozumienia się z przedstawicielstwem handlowem ZSRR bez konieczności uciekania się ponownie do zawierania układu, posiadającego formalny charakter prawno - międzynarodowy, a wymagającego zawsze długiej procedury, hamującej bieg wymiany towarowej.

UNORMOWANIE EKSPORTU WĘGLA POLSKIEGO DO SZWECJI.

Toczące się od dłuższego czasu rokowania pomiędzy importerami szwedzkimi, a polskimi eksporterami węgla, zostały zakończone pomyślnym wynikiem. Celem tych rokowań było unormowanie przywozu węgla polskiego na rynek szwedzki w taki sposób, aby ułatwić czynnikom szwedzkim wywiązywanie się z przyjętych zobowiązań wobec Anglji, a z drugiej strony nie wprowadzać konieczności zastosowania środków reglamentacyjnych ze strony rządu szwedzkiego.

Na mocy odnośnego układu, posiadającego charakter indywidualny, wiążący bezpośrednio dostawców z odbiorcami — przywóz węgla polskiego do Szwecji obracać się będzie w pewnych stałych granicach, odpowiadających zasadniczo 47 proc. szwedzkiego zapotrzebowania węglowego, z tolerancją przekroczenia tej liczby, jak również i ewentualnego jej nieosiągnięcia. W ten sposób węgiel polski utrzymał na rynku szwedzkim parytet eksportowy z węglem angielskim.

Układ ten ma doniosłe znaczenie, gdyż przewiduje racjonalne uporządkowanie cen, przez co węgiel polski poprawi swą sprzedaż. Ważność tego układu sięga połowy roku 1936. Jest on dla obu stron połączony z korzyściami, gdyż Szwecja normuje swój import węgla w taki sposób, aby jej zapotrzebowanie było pokryte i dostosowane do upodobań odbiorców, zaś polski przemysł węglowy ma zapewniony równomierny odbiór, która to okoliczność jest ważnym czynnikiem prawidłowej gospodarki na kopalniach. Na podstawie zawartego układu do końca br. wywieziemy do Szwecji około 1.200.000 ton węgla.

OBOWIĄZEK UBEZPIECZENIA TRANSPORTÓW EKSPORTOWYCH W ZAKŁADACH KRAJOWYCH.

Państwowy Urząd Kontroli Ubezpieczeń podał za pośrednictwem Państwowego urzędu Eksportowego, iż począwszy od dnia 1/IX r. b. przestrzegany będzie rygorystycznie obowiązek ubezpieczania transportów eksportowych w polskich zakładach ubezpieczeniowych, lub w zakładach zagranicznych posiadających zezwolenie na działalność w Polsce. Obowiązek ten wynika z postanowień rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 26/I 1928 r. o kontroli ubezpieczeń ("Dz. Ust. R. P. „ Nr. 9/1928. poz. 64, art. 100 i 101) przewidujących kary w wysokości do 6 ciu miesięcy aresztu i do zł. 10 tys. grzywny za prowadzenie działalności ubezpieczeniowej bez zezwolenia władzy nadzorczej, lub za pośredniczenie na rzecz niekoncesjonowanego zagranicznego przedsiębiorstwa ubezpieczeniowego; pozatem ustawa o opłatach stemplowych przewiduje sankcję skarbową w wysokości 2% sumy ubezpieczeniowej jeżeli umowa ubezpieczeniowa była zawarta z zakładem nieposiadającym zezwolenia na działalność w Polsce.

Zarządzenie powyższe dotyczyć będzie w praktyce głównie eksportu hodowlanego, który ubezpieczał dotąd swe transporty morskie w towarzystwach zagranicznych. Straty w związku z tem gospodarstwa narodowego oceniane są na sumy poważne idące w setki tysięcy złotych rocznie. Tem niemniej

istniejące rygory prawne nie były przestrzegane, zważywszy na różnorodne powiązania handlowe eksportu, oraz na niedostateczne wyrobienie zakładów polskich w interesach tego rodzaju. Skrupulatne badania, prowadzone w tym względzie od szeregu już miesięcy, doprowadziły do wniosku, że obecnie krajowe zakłady ubezpieczeniowe odpowiadają wymaganiom w pełnej mierze, a również od strony potrzeb handlu eksportowego nie istnieją przeszkody dla przestrzegania w praktyce postanowień ustawowych.

Należy przewidywać, że ubezpieczenia transportów eksportowych nadal będą lokowane w odpowiedniej mierze w zakładach zagranicznych, a to w drodze reasekuracji. Tem samem zjawia się poważne pole pracy dla firm polskich, zajmujących się maklerstwem ubezpieczeniowem.

Cytowane rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej o kontroli ubezpieczeń przewiduje w art. 129 p. 2, iż w wypadkach, gdy ubezpieczenie poszczególnych transportów zagranicą będzie konieczne z uzasadnionych przyczyn, będą udzielane na to pozwolenia. Dla ułatwienia procedury, związanej z uzyskiwaniem tych pozwoleń, Państwowy Urząd Kontroli Ubezpieczeń posiada w Gdyni odpowiednio upełnomocnionego komisarza, przyczem możliwe jest, w razie potrzeby, wyznaczenie takich komisarzy również w innych miejscowościach. Gwarantuje to, iż zarządzenie Urzędu Kontroli Ubezpieczeń będzie mogło być stosowane elastycznie — tak, iż nie przyczyni ono żadnych realnych trudności eksportowi.

Pomijając poważne sumy, jakie będą mogły być w związku z powyższem zatrzymane w kraju, mieć należy na uwadze, iż przejęcie przez zakłady polskie ubezpieczeń transportów eksportowych, a conajmniej przejęcie gestji ubezpieczeniowej w tym względzie stanowi poważne wzmocnienie aparatu handlowewego, współpracującego z eksportem zamorskim.

NOWY SYSTEM KOMPENSACYJNY W RUMUNJI.

Rumuńska Wyższa Komisja Kontyngengentowa ustaliła, stosownie do postanowień rozporządzenia z dnia 2 maja rb. wprowadzającego nowy system kontyngentowy, nowe przepisy w sprawie handlu kompensacyjnego.

Import na zasadach kompensacji będzie dozwolony tylko z krajów. z któremi Rumunja posiada bilans handlowy pasywny. W myśl oświadczenia Wyższej Komisji kontyngetowej krajami temi są w chwili obecnej: Niemcy, Stany Zjednoczone, Czechosłowacja i Polska. Import z innych krajów będzie się odbywał za normalnemi pozwoleniami przywozowemi, w granicach efektywnego importu z tych krajów, dokonanego podczas dwóch ostatnich kwartałów 1933 r. i pierwszego kwartału 1934 r.

Wszystkie podania o kompensatę będą załatwiane przez Dyrekcję Reglamentacji Przywozu (Directia Reglamentarei Importului). Podania o przywóz kompensacyjny maszyn będą rozpatrywane wyłącznie przez Wyższą Komisję Kontyngentową.

Za materjał kompensacyjny służyć mogą wszystkie artykuły wywozu rumuńskiego za wyjątkiem produktów naftowych, skor baranich i towarów zakazanych do wywozu.

Eksport z Rumunji, który, jak wiadomo, musi być dokonany najpierw, powinien nastąpić najpóźniej w trzy miesiące po upływie pozwolenia na kompensację.

Podania o kompensację z Niemcami i St. Zjednoczonemi będą aprobowane w granicach przeciętnego kwartalnego importu danego artykułu przez zainteresowaną firmę z obu wspomnianych krajów, podczas wymienionych trzech trymestrów. W obliczaniu przeciętnej trymestralnej będzie brany w rachubę również import dokonany w drodze kompensaty, lecz tylko w stosunku 50 proc. Po dokonaniu dozwolonej kompensacji w powyższych granicach, zainteresowana firma może starać się o nowe pozwolenie na kompensację dopiero w następnym trymestrze.

Podania o kompensację z Polską na artykuły przewidziane w układzie kontyngentowym z dnia 4 kwietnia rb. będą rozpatrywane dopiero po podziale przysługujących Polsce kontyngentów. Podania te będą opinjowane przez Wyższą Komisję Kontyngentową. Ilości danego artykułu, jakie każda firma będzie mogła importować w drodze kompensacji, będą ustalone według tych samych norm co przy kompensacyjnym imporcie z Niemiec i ze St. Zjednoczonych, z tą różnicą, że będzie przy tem brany pod uwagę nietylko import danej firmy z Polski, lecz również w stosunku 50%, jej import z Niemiec i ze Stanów Zjednoczonych.

Podania o kompensację z Polską na artykuły nieprzewidziane w układzie kontyngentowym polsko - rumuńskim, będą załatwiane w ten sam sposób, co podania o kompensacyjny import z Niemiec i ze St. Zjednoczonych.

Podania o kompensację z Czechosłowacją na artykuły przewidziane w układzie kontyngentowym rumuńsko - czeskim, zostaną zreasumowane w formie tablic, sporządzonych, na każdy artykuł celny osobno i rozpatrzone globalnie przez Wyższą Komisję Kontyngentową, przyczem będą brane pod uwagę kwoty kontyngentowe wyznaczone w układzie.

Kompensacja z Czechosłowacją na artykuły nieobjęte układem rumuńsko - czeskim będzie się odbywać na tych samych za-

sadach, co kompensacja z Niemcami i ze Stanami Zjednoczonemi.

Jak z powyższego wynika, nowe przepisy kompensacyjne rumuńskie nietylko dążą do narzucenia krajom, z któremi Rumunja posiada bilans handlowy pasywny, wymiany towarowej wyłącznie w drodze kompensacji przy stosunku 1.25 do 1 na korzyść Rumunji, co zresztą było już jasno powiedziane w rozporządzeniu z dnia 2 maja rb., lecz ponadto przepisy te mają na celu zamknięcie importu kompensacyjnego w określonych i dosyć wąskich ramach. Powyższe tendencje, w razie zastosowania ich w praktyce, mogłyby się odbić bardzo niekorzystnie na naszym eksporcie do Rumunji.

P. I. E.

HANDEL ZAGRANICZNY HOLANDJI W R. 1933.

Holenderskie biuro statystyczne ogłosiło szczegółowe sprawozdanie o handlu zagranicznym Holandji w r. 1933. Ogółem Holandja importowała w r. 1933 za Fl. H. 1.209.229.000 (w r. 1932 — Fl. H. 1.299.427.000. w 1931 — Fl. H. 1.892.733.000, w 1930 — Fl. H. 2.418.255.000). Eksport holenderski wynosił w r. 1933 — Fl. H. 722.907.000 (w 1932 — Fl. H. 836.411.000, w 1931 — Fl. H. 1.290.760.000, w 1930 — Fl. H. 1.694.130.000).

Polska zajmowała w holenderskim imporcie 13 miejsce. Ogólna wartość importu z Polski (Fl. H. 16.182.000) stanowiła 1,32% ogólnego importu Holandji (w r. 1930 — 1,14%, w 1931 — 1,16%, w 1932 — 1,20%). Wywieźliśmy do Holandji w 1933 więcej niż w 1932 (Fl. H. 15.637.000) i mniej niż w 1931 (Fl. H. 21.998.000) i 1930 (Fl. H. 27.455.000).

W I kwartale br. zajmowaliśmy w imporcie holenderskim już 11 miejsce, przed Włochami, Czechosłowacją i Szwecją.

W eksporcie holenderskim Polska stała w r. 1933 na 15 miejscu. Wartość polskiego importu z Holandji statystyka holenderska określa na Fl. H .23.148.000, tj. 1.20% całego eksportu holenderskiego (w r. 1930 0,97% 1931 — 0,92%, 1932 — 1,03%).

W I kwartale br. Polska zajmowała w holenderskim eksporcie 12 miejsce przed Argentyną, Rosją, Rumunją i Indjami Brytyjskiemi.

W zagranicznym handlu Holandji tak w eksporcie jak i w imporcie pierwsze miejsce zajmują Niemcy (import 31,26%, eksport 27,67%), dalej w imporcie idą Belgja (10,28%), Anglja (9,06%), Stany Zjednoczone (6,45%), w eksporcie zaś Anglja (12.18%), Belgja (11,58%), Francja (8,47%), Stany Zjednoczone (5,44%).

WYMIANA TOWARÓW NA DRODZE WODNEJ POMIĘDZY POLSKĄ A NIEMCAMI.

Dwumiesięcznik „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ w Nr. 1/2 z r. b. podaje szereg liczb, ilustrujących ruch żeglugowy na Warcie i Noteci w obrocie międzynarodowym w 1933 r.

Wartą przeszło z Niemiec do Polski 28 parowców i 203 statków pod banderą niemiecką, 1 parowiec i 60 statków pod banderą polską, oraz 1 parowiec i 7 statków pod banderą gdańską, razem 300 jednostek, w tem 6 załadowanych i 294 próżnych. Przewieziono niemi 562 t starego papieru, oraz 33 t. włosia roślinnego, razem 595 t wobec 2.887 t, przewiezionych w 1932 r., co odpowiada zmniejszeniu przewozów o 79,4 proc.

Z Polski do Niemiec przeszło w 1933 r.: 26 parowców i 229 statków pod banderą niemiecką, 2 parowce i 73 statki pod banderą polską oraz 1 parowiec i 8 statków pod banderą gdańską, razem 339 jednostek przewozowych, w tem 310 załadowanych i 29 próżnych. Przewieziono niemi: 1200 t węgla kamiennego, 511 t drzewa opałowego, 1598 t papierówki, 45.716 t żyta, 9.567 t jęczmienia i 2.971 t owsa, razem 61.563 t wobec 106.984 t w 1932 r., co stanowi 42.5% zmniejszenia przewozów.

Notecią przeszło z Niemiec do Polski: 21 jednostek przewozowych pod banderą Niemiecką, 30 jednostek pod banderą polską i 5 jednostek pod banderą gdańską, razem 56 statków, w tem 26 załadowanych, a 30 próżnych. Przewieziono niemi 3872 t starego papieru wobec 3 834 t w 1932 r.

Z Polski do Niemiec przeszło Notecią: 18 jednostek przewozowych niemieckich, 30 polskich i 6 gdańskich, razem 54 jednostek przewozowych, wszystkie ładowne. Przewieziono niemi: 6 402 t żyta, 354 t grochu, 2 614 t tarcicy, 1 293 t desek, 109 t jęczmienia razem 10 772 t wobec 8 547 t w 1932 r. co stanowi wzrost przewozów o 26.3%. Ponadto na tratwach przewieziono 5.349 t.

W tranzycie przeszło Notecią z Niemiec do Prus Wschodnich: 18 statków niemieckich i 13 statków gdańskich, razem 31 statków, w tej liczbie załadowanych 30, próżnych —1. Przewieziono niemi: 1 066 t kafli, 145 t cegieł, 906 t wapna, 857 t soli, 357 t blachy, 203 t cukru, 90 t tektury dachowej, 238 t masy kamiennej, 36 t części maszynowych, 282 t saletry, 25 t szyn i 533 t innych towarów, razem 4 736 t wobec 4 866 t przewiezionych w 1932 r., co daje spadek przewozów o 2.67%.

W tranzycie z Prus Wschodnich do Niemiec przeszło: 22 statki niemieckie i 14 gdańskich razem 36 statków, wszystkie ładowne. Przewieziono niemi: 5 552 t celulozy, 578 t desek, 463 t papieru do opakowania i 260 t tarcicy, razem 6843 t wobec 7757 t w 1932 r., co daje spadek przewozów o 1165%.

J.

INFORMATOR EKSPORTOWY PODAJE NASTĘPUJĄCE WYTYCZNE OPAKOWANIA EKSPORTOWEGO:

1.

Opakowanie towaru musi być tego rodzaju, ażeby zabezpieczało zawartość w czasie transportu przed wpływami zewnętrznemi, aż do miejsca przeznaczenia. W tym celu opakowanie winno być dostatecznie mocne, ażeby mogło przetrzymać conajmniej 10 przeładunków, bez wykazania jakichkolwiek uszkodzeń.

2.

Wszelkie opakowanie drewniane jak skrzynie, klatki, beczki, winno być zrobione z drewna dobrze wysuszonego i zdrowego.

3.

Grubość desek i listew winna być wystarczająco mocna i odpowiadać ciężarowi poszczególnego pakunku. Jako maksymalną wagę jednego pakunku przyjmuje się wagę 50—80 kg. Przy wszelkiego rodzaju opakowaniu drewnianem zaleca się stosowanie wiązania trójrożnego jako najmocniejszego i najbardziej odpornego.

4.

Gwoździe używane do zbijania opakowania drewnianego winny posiadać powierzchnię pokostowaną lub gładką, lecz w żadnym wypadku nie naciną i być wbite prostopadle do przebiegu włókien drzewnych.

5.

Opakowanie drewniane winno być wzmocnione silnie napiętemi taśmami stalowemi, oddalonemi od bocznych krawędzi skrzyń lub klatek conajmniej o 10 cm.

6.

Bele eksportowe winny być silnie sprasowane, by tworzyć twardy, odporny i niezmieniający kształtu pakunek, wzmocniony mocno napiętemi taśmami stalowemi.

7.

Taśma stalowa używana do wszelkiego rodzaju opakowania winna posiadać możliwie małą wydłużalność (ok. 2 proc.) i dużą wytrzymałość na rozerwanie (60 kg. na mm. powierzchni przekroju). Używanie t. zw. bednarki przy transportach morskich jest rzeczą niedopuszczalną.

8.

Cecha przesyłki winna być umieszczona na każdym pakunku przy użyciu szablonu i trwałego tuszu. Miejsce przeznaczenia winno być wypisane literami wielkości conajmniej 5 centymetrów.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17 CZERWCA 1934 R.

BRAZYLJA. Z dniem 11 czerwca 1934 r. weszła w życie nowa taryfa celna. Odnośnie towarów znajdujących się na składach celnych, nowe stawki celne obowiązywać będą od 1 września 1934 r.

W dniu 19 maja 1934 r. wydany został dekret o uregulowaniu rynku dewizowego. Dekret postanawia, że Bank Brazylijski wszystkie zapasy dewiz, uzyskane z eksportu towarów brazylijskich, ma przeznaczać wyłącznie na regulowanie zobowiązań państwowych i władz komunalnych oraz za zapłatę importu kontrolowanego przez poszczególne urzędy kontroli banku. Bez uprzedniego zbadania i wydania pozwolenia przez te urzędy kontroli nie może być uskuteczniane przekazywanie zagranicę należności dla zapłaty procentów, dywidendy, podatków itp. Upoważnione przez urzędy te banki i instytucje mogą prowadzić wolny handel dewizami z wyłączeniem dewiz pochodzących z eksportu oraz z zastrzeżeniem dokonywania zestawień tych tranzakcyj.

BUŁGARJA. Opierając się na paragrafie 18 ustawy o obronie krajowego przemysłu, zniósł Rząd bułgarski dozwolony dotychczas bezcłowy import ziaren orzecha ziemnego, sprowadzanego przez fabryki czekolady.

CHINY. Na mocy rozporządzenia z dnia 1 maja 1934 r. podróżujący do Chin mogą mieć przy sobie 25 cygar, 200 papierosów i pół funta tytoniu, za co władze celne nie pobierają opłaty. Rozporządzeniem z dn. 28 kwietnia wprowadzono zwrot cła w wysokości 80% za pszenicę sprowadzoną z zagranicy przy reeskporcie.

CZECHOSŁOWACJA. W myśl rozporządzenia Ministerstwa Handlu przywóz winogron suszonych (poz. 10), koryntek, prosa (29), łubinu (32b), winogron świeżych (35), jarzyn suszonych (44a), słomy (ex 61), został włączony do systemu pozwoleniowego począwszy od 7 lipca 1934 r.

Cła na zboże, masło i tłuszcze na miesiąc czerwiec pozostają bez zmiany. Syndykat zbożowy przyznał na czerwiec państwom Małej Ententy bezcłowy import 1000 wagonów kukurydzy. Zgodnie z zobowiązaniami traktatowemi, Polsce przyznano aż do końca lipca 167 wagonów. Na posiedzeniu syndykatu trzody chlewnej ustanowiono kontyngenty na lipiec w wysokości 10.000 sztuk trzody chlewnej i 95 wagonów tłuszczów.

EKWADOR. Rozporządzeniem z dnia 3 maja 1934 r. wprowadzona została reglamentacja następujących artykułów: drobiu żywego i bitego, kiełbas i szynek, smalcu, ziemniaków za wyjątkiem nasiennych, wyrobów cukierniczych, mąki pszennej, cukierków, piwa, konjaku, wody kolońskiej i perfum, mydła zwyczajnego, siarki, mebli i ich części, drzwi, ram okiennych i t. p. pudełek tekturowych, materjałów bawełnianych, koców, worków jutowych, materjałów dzianych, wyrobów kaletniczych, odzieży damskiej z jedwabiu, grzebieni radjoaparatów.

ESTONJA. Do listy towarów podlegających systemowi licencyjnemu wprowadzone zostały skóry zajęcze i królicze i ich imitacje garbowane lub farbowane (poz. 56 ex p. 2 p. 2b), soda i potas (poz. 105). Ustanowiony został zwrot cła na surowce, sprowadzane do wyrobu słodyczy, które wynosi 0,22 koron od kilograma netto karmelków nadziewanych i 0,19 koron nienadziewanych, na przędzę bawełnianą i nici bawełniane, przędzę wełnianą, przędzę jedwabną, surową i odpadki i przędzę ze sztucznego jedwabiu. Projektowaną jest zniżka cła na preparaty lecznicze.

FINLANDJA. Podwyższone zostały premje wywozowe na jaja z 2,50 na 3,50 Fmk. od 1 kg. Jednocześnie z powyższem postanowiono wprowadzić premję na trzodę chlewną (bekony) w wysokości 2,50 Fmk. od 1 kg żywej wagi. Dotychczas za trzodę chlewną żywą premje nie były wypłacane.

FRANCJA. Podzielone zostały kontyngenty na rok 1934 na papier rotacyjny, przyczem kontyngent został powiększony o 730.000 kw. po podziale pomiędzy poszczególne państwa 580 kw. zostało przyznane „innym krajom", do których należy Polska.

HISZPAŃSKIE POSIADŁOŚCI. Przepisy dewizowe, obowiązujące w Hiszpanji, zostały rozciągnięte również na Wyspy Kanaryjskie.

HOLANDJA. Skontyngentowany został na okres 12 miesięcy import świeżych i wędzonych węgorzy. Kontyngent oparty jest na bazie 25% importu w latach 1931—33.

Od dnia 1 lipca obowiązywać ma nowa taryfa celna, która przewiduje dla wyrobów gotowych stawki celne w wysokości 12% a. v. oraz podział wszystkich innych towarów na 3 grupy: 1) surowce — wolne od cła, 2) półfabrykaty — 3—6% ad valorem i 3) artykuły pomocnicze do produkcji — 6% a. v.

Ukazało się zarządzenie, kontyngentujące import zapałek na dalsze 3 miesiące t. j. na okres 1 czerwca 1934 r. — 1 września 1934 r. Dotychczasowe przepisy pozostają bez zmian — lata bazowe 1932/33 — ustawowo przysługuje 30% przeciętnego 3 miesięcznego importu podczas lat bazowych.

IRLANDJA. Rozporządzeniem z dnia 29 maja 1934 r. przyznane zostały premje na kartofle, przyczem na kartofle ze wszystkich okręgów w okresie od 25 maja do 30 czerwca 4 Ł. od tony, od 1 lipca do 31 sierpnia — 2 Ł. Jednocześnie z powyższem ustanowiono premję na mięso w okresie od 2 do 4 czerwca, na mięso wołowe — 7 sh. od cws., cielęce — 7 sh. i krowie 3 szyl. 6 pensów od 1 cws.

ŁOTWA. Zgodnie z rozporządzeniem ministra finansów, import książek, gazet i innych ukazujących się regularnie wydawnictw nie podlega reglamentacji importu.

MOZAMBIK. Na mocy rozporządzenia z dnia 28 maja 1934 r. wprowadzone zostały cła specyficzne na miejsce dotychczasowych od wartości na wyroby bawełniane (20 eskudo od 1 kg), wełniane (50 esk.); lniane (25 esk.), obuwie maszynowe lub ręczne 50 eskudo od 1 pary.

NIEMCY. Stawka celna na gęsi (poz 107) zostaje z dniem 1 lipca rb. podwyższona z 2.10 RM. na 6 RM. od sztuki oraz z 36 RM. na 100 RM. od 100 kg. Należy zaznaczyć, że 75% ogólnego importu gęsi do Niemiec dostarcza Polska.

W myśl postanowień innego rozporządzenia wykonawczego z dnia 17 kwietnia 1934 r. do ustawy dewizowej obniżono granicę wolnego przekazywania należności markowych zagranicę z 200 na 50 RM. miesięcznie. Dla płatności, które powstały przed datą ogłoszenia tego rozporządzenia, dopuszcza „Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung" na podstawie pozwoleń specyficznych na przekazywanie kwot w wysokości 150 RM. miesięcznie.

RUMUNJA. Według okólnika Min. Finansów przywóz towarów, dopuszczonych do obrotu kompensacyjnego może obywać się tylko na podstawie faktur poświadczonych przez Urząd Kompensacyjny Banku Narodowego, które muszą być dołączone do pozwolenia przywozowego.

STANY ZJEDNOCZONE. Rozporządzeniem z dnia 28 czerwca 1934 r. obniżone zostało cło na cukier które przedstawia się obecnie nast.: do 750° polaryzacji 1.2844 c od funta (dot. 1.7125 c) od każdego dalszego stopnia polaryzacji 0.0281 c. (dot. 0,0735 c) 96 polaryzacji — 1,8750 c (dot. 2,5000 c); 100 — 1.9875 c (dot 2,6500 c).

SYRJA. Według doniesień prasy z Bejrutu podwyższone ma być cło na mąkę i zboże (25 piast. syr.) na pszenicę; 125 P., na kukurydzę; 330 P., na jęczmień i owies i 100 P. od 100 kg. na mąkę wszelkiego rodzaju.

SZWAJCARJA. Zmniejszona została na okres tymczasowy dodatkowa opłata od siana, z mocą obowiązującą wstecz, tj. od dnia 1 czerwca 1934 r.

SZWECJA. Na mocy rozporządzenia z dnia 22 maja 1934 r. wprowadzona została opłata importową w wysokości 3 kor. od 100 kg. na zboża i paszę. W związku z powyższemi odnośne władze celne wyjaśniają, że opłatą ta dotyczy następujących towarów podpadających pod numery statystyki (nie taryfy celnej): Nr. 102 korzenie manjoku, 170 owies, 171 kukurydza, 173 wyka, 174 peluszka, 175 inne i 178 jęczmień; 191 otręby z owsa, 194 otręby z kukurydzy i jęczmienia; 367 i 368 melasa, 372 pasza inna niż ryżu, wytłoków i tp. Otręby pszenne i żytnie bez domieszki powyższej opłacie nie podlegają.

Z dniem 1 czerwca 1934 r. weszły w życie zwyżki cła na mydło szare 5 kor., środki do mycia, szorowania, dezynfekcji specjalnie niewymienione zawierające tłuszcze, żywicę, olej, wosk, mydło, bez domieszki dekstryny lub kleju nie płynne — 10 kor, płynne w naczyniach o zawartości powyżej pół kg. — 10 kor. i poniżej — 15 kor., maszyny do borowania i heblarki inne — 2,50 kor.

WĘGRY. Na mocy rozporządzenia z dnia 31 maja 1934 r. wprowadzona została zmiana cła na ziemniaki (tar. 113 a) w okresie od 16 stycznia do 30-go czerwca — 30 koron złot. od q., pozatem na listę towarów objętych reglamentacją importu wprowadzona została wełna z owiec, surowa lub myta, bielona, farbowana itp. (poz. 183), wełna sztuczna (577) i przędza czesankowa (578).

W. BRYTANJA. Z dniem 30 maja 1934 r. weszły w życie zwyżki cła na szkło i wyroby szklane, które obecnie przedstawiają się następująco: szkło taflowe, lustrzane nieobrobione 15% ad val.; szkło taflowe, — przeźroczyste, farbowane, w połączeniu z metalami i tp. — 20%. Wyroby ze szkła taflowego i lustrzanego bez ram lub w ramach klamki do drzwi płyty reklamowe i tp. — 20% sztaby i rury szklane — 20 proc. przysłony formy szklane 20%. Abażury do lamp itp. — 3 pensy od 1 lb. Wyroby ze szkła do domowego użytku dla użytku innego — — 30% ad valorem.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Poważne firmy argentyńskie, eksportujące łoje zwierzęce, skóry surowe, wełnę i kazeinę, pragną nawiązać bezpośrednie stosunki z rynkiem polskim, z którym już częściowo pracują za pośrednictwem domów lub przedstawicielstw zachodnio-europejskich.

Informacyj udzieli Izba Handlowa Polsko-Łacińsko-Amerykańska w Warszawie, ulica Hortensji 6.

Firma palestyńska zainteresowana jest objęciem przedstawicielstw firm polskich na artykuły różnego rodzaju. E/14748/4E/Ch.

Firma w Syrji będzie zastępować interesy firm polskich, zainteresowanych rynkiem tamtejszym. E/14087/4E/Ch.

Poważna firma importowa z Johannesburga (Unja Południowo-Afrykańska) znana Instytutowi prosi o złożenie jej ofert na wszelkie artykuły z branży galanterji elektrycznej i przemysłu chemicznego. P/14220/3B/R.

Firma szwedzka interesuje się zakupem w Polsce tektury surowej (Rohpappe). P/14574/61/R.

Firma amerykańska ze St. Zjedn. Ameryki Płn. interesuje się zakupem w Polsce różnych wyrobów metalowych, oraz przyborów kuchennych. Przedsta-

wiciel tej firmy będzie w Warszawie w połowie czerwca (informacje telef. w P. I. E.—589-06). P/14863/44/R.

Firma hiszpańska interesuje się importem z Polski drzewa różnego rodzaju oraz materjałów dla przemysłu meblowego. P/14910/21/RO.

Firma włoska interesuje się importem z Polski deseczek drewnianych do fabrykacji zasłon okiennych. P/13847/40/RO.

Firma belgijska eksportująca do Konga Belg. pragnie nawiązać kontakt z polskimi eksporterami wyrobów emaljowanych i fajansowych podrzędnych gatunków. P/14790/3E/Sz.

Firma w Afryce Południ. posiadająca poważny dział artykułów spożywczych interesuje się zakupem w Polsce biszkoptów. P/14955/60/Sz.

Firma w Capetown interesuje się importem butelek. Propozycja poważna. P/11815/63/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

W SPRAWIE LISTÓW PRZEWOZOWYCH NA OKAZICIELA.

W ostatnim czasie podnoszą się liczne głosy ze sfer kupieckich przeciwko niedawno wprowadzonym kolejowym listom przewozowym, wystawianym na okaziciela wtórnika listu przewozowego. Izba Przemysłowo - Handlowa w Łodzi wystąpiła nawet z memorjałem do Ministerstwa Komunikacji, domagając się wyłączenia od przewozu za listami przewozowemi na okaziciela wtórnika, towarów włókienniczych. Sfery domagające się zniesienia omawianych listów przewozowych, względnie ograniczenia ich zastosowania, motywują swoje dezyderaty tem, iż listami temi posługuje się przemysł i handel anonimowy, celem zatajenia swoich obrotów wobec urzędów skarbowych.

Zdaniem naszem występuje tu pewne pomieszanie pojęć i wysuwa się dezyderaty, mające na celu ochronę pewnych lokalnych gałęzi przemysłu i handlu w sposób bardzo radykalny, mogący zaszkodzić całości rozwoju życia gospodarczego.

Wprowadzenie listów przewozowych na okaziciela wtórnika listu przewozowego z dniem 1 maja ub. r. było niewątpliwie dużym postępem w rozbudowie prawa przewozowego. Aktualne wymogi handlu spowodowały sfery gospodarcze we wszystkich krajach do wysuwania żądań w kierunku nadania kolejowym listom przewozowym charakteru dokumentu przenośnego na okaziciela, w celu przyśpieszenia i ułatwienia tranzakcyj handlowych. Sprawą tą zajęła się Międzynarodowa Izba Handlowa, poświęcając jej wiele uwagi i zgłaszajac na konferencji rewizyjnej Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznemi w Rzymie, wniosek o wprowadzenie na wszystkich kolejach, należących do Konwencji, listów przewozowych na okaziciela wtórnika. Jeszcze przed konferencją rewizyjną w Rzymie, gdzie wpłynął wniosek wprowadzenia omawianych listów, zarządy poszczególnych kolei omówiły między sobą warunki, na jakich możnaby było przyjmować przesyłki do przewozu za listami przewozowemi, wystawionemi na okaziciela. Sfery gospodarcze w Polsce winne, zdaniem naszem, z uznaniem odnosić się do faktu, iż Ministerstwo Komunikacji wprowadziło omawiane przepisy niezwłocznie na kolejach polskich, wyprzedzając w tem inne państwa. Idąc w tym wypadku na rękę sferom gospodarczym, Zarząd P. K. P. dostosował przepisy prawne do aktualnych wymogów życia handlowego, za co należy mu się niewątpliwie pełne uznanie.

Fakt, iż omawiane listy przewozowe używane są również przez przemysł lub handel **anonimowy** w celu zatajenia obrotów przed władzami skarbowemi, nie powinien przemawiać za cofnięciem przepisów, stanowiących niewątpliwy postęp w rozbudowie prawa przewozowego i uznanych za konieczne dla aktualnych wymogów handlu przez tak poważną instytucję, jak Międzynarodowa Izba Handlowa. Przepisy dotyczące listów przewozowych na okaziciela, wejdą zresztą, prędzej czy też później, w formie bardziej jeszcze radykalnej do międzynarodowego prawa przewozowego.

Cofnięcie przepisów o wprowadzeniu listów przewozowych na okaziciela wtórnika, względnie ograniczenie systemu do pewnych tylko artykułów, nie usunie handlu, czy też przemysłu pokątnego, lecz skieruje najwyżej pewne przewozy na komunikację samochodową, gdzie władze podatkowe wogóle nie mają możności kontroli przewożonych transportów. Ministerstwo Komunikacji, wprowadzając omawiane przepisy na kolejach w Polsce, przed innemi kolejami w Europie, nie uczyniło tego z popędu, idącego z postępem nowatorstwa, lecz ze względu na konkurencję samochodową. Wprowadzenie tych listów posłużyć miało kolei do pozyskania transportów, które wskutek obowiązującego na kolejach podania adresata, korzystały wyłącznie z komunikacji samochodowej. Wzgląd na konkurencję może i winien być dla kolei miarodajny, natomiast nie jest chyba kolej powołaną do zwalczania handlu anonimowego.

Wzgląd na możliwość indywidualnych wypadków nadużyć, choćby nawet były one łatwo możliwe, nie powinien, zdaniem na-

szem, hamować wprowadzania w życie zasad prawnych potrzebnych dla dobra ogólnego. To też sfery zainteresowane winne szukać innych sposobów zwalczania przemysłu i handlu anonimowego, niż przez hamowanie postępowych dążeń w rozbudowie prawa przewozowego.

J. Kunert.

SPRAWY TURYSTYCZNE

SEZON TURYSTYCZNY ROZPOCZĘTY.

Lipiec i sierpień są to dwa miesiące największego natężenia ruchu turystycznego morskiego na wodach Bałtyku. Już sygnalizowaliśmy w swoim czasie o zapowiedzianem zawinięciu na redę sąsiedniego kąpieliska na terytorjum W. M. Gdańska — Sopot, 5 statków wycieczk. linij zagranicznych, ilość ta w chwili obecnej już wzrosła do 18-tu, z niej tylko znikoma część jeszcze dokładnie nie ustalona, zawinie do portu gdyńskiego, spodziewać się jednak można, że pewna część turystów zagranicznych, którzy wylądują w Sopotach, zwiedzą również i Gdynię. Tembardziej pocieszającym jest fakt, istnienia 2 przynajmniej linij regularnych, jednej łączącej nas ze Szwecją, a drugiej z Anglją, statki których zawijać będą do Gdyni stale i stale dostarczać będą pewnej ilości turystów zagranicznych. Są wszelkie dane ku temu, że statek Marieholm, obsługiwany przez maklera Bergenske Baltic Transports Limited, będzie miał powodzenie i dostarczy pewną ilość turystów szwedzkich. Drugi statek — Baltonia — obsługiwany przez Polską Zjednoczoną Korporację Bałtycką i również utrzymujący stałą komunikację dwutygodniową pomiędzy Londynem a Gdynią i Gdańskiem, już przed rozpoczęciem sezonu miał ponad sto turystów angielskich, którzy przez dwa dni mieszkając na statku w Gdyni, mają możność poznania naszego portu i miasta, jak również odbycia wycieczek autocarami bądź to w malownicze okolice Szwajcarji Kaszubskiej, bądź też na pełne morze do Jastrzębiej Góry. Statystyka turystów z Anglji wykazuje poważny dorobek pod tym względem i to dorobek bardzo pocieszający, bo mający tendencję poważnego rozwoju. W roku 1931 przybyło do Gdyni 154 turystów, w roku 1932, dzięki propagandzie i dobrym wrażeniom, jakie sami turyści z tej podróży wynieśli, liczba turystów wzrosła do 670, w roku 1933 — nieco się obniżyła — do 653. Rok bieżący znowu wykazuje tendencję zwyżkową, co da się również wytłumaczyć pocieszającem polepszeniem ogólnej sytuacji gospodarczej w Anglji, sygnalizowanem niemal we wszystkich dziedzinach już od kilku miesięcy.

Chodziłoby obecnie o to, aby na miejscu zrobić wszystko, aby przy skromnych naszych możliwościach jednak gościom angielskim pobyt uprzyjemnić i w ten sposób uczynić z nich propagatorów podróży do Polski. Wielkie zasługi pod tym względem oddaje m. in. T-wo Polsko-Angielskie w Gdyni, które swe zebrania urządza w dnie, gdy do portu zawijają statki turystyczne. Byłoby oczywiście bardzo pożądanem, aby również i organizacja wycieczek w głąb Szwajcarji Kaszubskiej jak najpomyślniej się rozwijała. Pewne trudności napotyka się pod tym względem z powodu braku odpowiednich autocarów otwartych. Spodziewać się jednak należy, że rozszerzenie sieci komunikacyjnej przez Miejskie T-wo Komunikacyjne w związku z podniesieniem w dniach ostatnich ilości rozporządzalnych wozów, ułatwi organizowanie tych wycieczek.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

MONOPOL CZY INICJATYWA PRYWATNA?

/O wzmożenie akcji propagandy spożycia ryb morskich./

Ze sfer handlowych otrzymaliśmy poniższe uwagi, które drukujemy jako artykuł dyskusyjny.

W ostatnim czasie coraz częściej alarmuje się opinję publiczną kryzysem w polskiem rybołówstwie morskiem, powodowanem brakiem nabywców na połowy dorszy i flądr. Hala i Chłodnia Rybna, okazała się za małą jest zapełniona rybami, wobec czego rybacy zaprzestali połowów, a nasza chociaż mała i młoda jeszcze flota rybacka stoi nieczynna. Rybak morski, który dotychczas prawie, że nie znał takiego stanu rzeczy, by swą ciężką pracą zdobyte połowy nie mógł spieniężyć nie może zrozumieć, iż cała, tak duża Polska nie może skonsumować stosunkowo niedużych ilości ryb morskich. Dlatego też słusznie powiadają rybacy, że ryba morska jest artykułem nieznanym i niezaprowadzonym na rynku w głębi kraju, brak bowiem należytej i planowej propagandy oraz odpowiedniego przystosowania cen do innych artykułów spożywczych przyczynia się do zachowania tego stanu rzeczy.

Od dwu miesięcy poczyniono pewne kroki propagandy spożycia ryb morskich przez Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich w Gdyni, polegające na poparciu poczynań przez władze państwowe i samorządowe

/wojsko, szpitale, zakłady wychowawcze, więziennictwo itp./ oraz na wciągnięciu do akcji sfer handlowych zwłaszcza na terenie Warszawy. Zawsze jednak występuje Zjednoczenie Rybaków bezpośrednio, co nie można uważać za zupełnie celowe, ponieważ wiemy, iż W.M. Gdańsk w latach poprzednich jedynie dzięki ruchliwości kupiectwa i swobodnej inicjatywy prywatnej, postawił handel rybami morskiemi na takim poziomie, że odbierano nietylko własne połowy ale i większość połowów polskich,a nawet zaopatrywano się w ryby zagranicznego pochodzenia. Obecnie po zmonopolizowaniu handlu i przemysłu rybnego na terenie W. M. Gdańska od 1-go października 1933 r. obserwujemy stały spadek spożycia ryb morskich na terenie gdańskim i zupełny prawie zanik odbioru ryb morskich z polskich połowów.

Handel rybą morską siłą faktu przeniósł się do Gdyni, mając tu dogodne warunki rozwojowe dzięki istniejącym urządzeniom (nowoczesny port rybacki, chłodnia rybna, pomieszczenia dla kupców itp.), a odbiór ryb morskich skoncentrowany został w ręku Spółdzielni Zjednoczenia Rybaków, mającej faktyczny monopol handlu rybą morską. Dla inicjatywy prywatnej zostało tu bardzo mało miejsca. Zjednoczenie Rybaków Morskich nie wie, czy też nie chce wiedzieć, że fachowe i doświadczone kupiectwo miejscowe na terenie Gdyni, może się przyczynić do zwiększenia zbytu ryb morskich. Zjednoczenie Rybaków nietylko pomija kupiectwo miejscowe w akcji propagandy spożycia ryb morskich, ale nawet zwalcza to kupiectwo w jego poczynaniach, powodując się niezrozumiałemi dla ogółu czynnikami. Trudno bowiem uważać za życzliwą współpracę nieodpowiadanie Zjednoczenia na żądane oferty, lub też podawanie przez Zjednoczenie tak tendencyjnych cen, które są większe przy hurtownym odbiorze dla kupiectwa, aniżeli ceny detaliczne pobierane przez Zjednoczenie. Takie traktowanie miejscowego kupiectwa rybnego, jako czynnika niepotrzebnego, musi się odbić niekorzystnie na dalszym rozwoju tego handlu, gdyż niektóre niedoświadczone poczynania handlowe Zjednoczenia Rybaków naraziły Spółdzielnię na znaczne straty, co każdemu interesującemu się tym działem jest dobrze znanem.

Dlatego koniecznem się wydaje wciągnięcie do wspólnej akcji propagandy spożycia ryb morskich miejscowego, gdyńskiego kupiectwa rybnego, gdyż pośrednik ten mogący pozyskać dla ryb własny krąg odbiorców stać się może czynnikiem bardzo poważnym i pożytecznym. Porównując naszą propagandę spożycia ryb morskich z propagandą zagraniczną, przychodzimy do przekonania, iż bez pośrednictwa prywatnego w handlu rybnym rybołówstwo morskie nie może się normalnie rozwijać, a zmonopolizowanie tego handlu spowodować może tylko zahamowanie tego rozwoju. W organizacjach propagandowych zagranicą obowiązywała dewiza, że żadnego kupca i potrzebnego pośrednika nie powinno brakować w tej wspólnej akcji. Zwłaszcza na terenie Gdyni dewiza ta w handlu rybnym powinna bezwzględnie obowiązywać, czego dowodem są wskazania programowe oficjalnych kierowników naszego życia gospodarczego, wskazania nakazujące wzbogacanie się portowego handlu i przemysłu drobnego, prywatnego, a nietylko tego, który korzysta z przywilejów monopolu. Czasy kryzysu okazały, że najbardziej odpornemi są małe warsztaty pracy, naturalnie się rozwijające, a nie placówki sztucznie rozbudowane i podtrzymywane kosztem innych działów gospodarczych. Tym małym warsztatom należy dać możliwość normalnego rozwoju i spokojnej pracy.

Jeżeli dalszy rozwój naszego rybołówstwa morskiego i zbyt poławianych ryb ma być zapewniony, należy dążyć do stworzenia dobrze zorganizowanego prywatnego handlu. Akcja za spożyciem ryb morskich w kraju musi być planowa i stała i nie dorywczą, jaką jest dzisiaj. Wszystkie czynniki zainteresowane w rozwoju naszego rybołówstwa morskiego muszą brać udział w tej akcji, a przyciągnięcie inicjatywy prywatnej wydaje się tu najbardziej celowem i pożytecznem. **K. W.**

KRONIKA.

Zebranie przedstawicieli wędzarń na wybrzeżu odbyło się dnia 23 czerwca w lokalu Hotelu Centralnego w Gdyni. Zjazd ten obesłany bardzo licznie odbył się pod przewodnictwem przedstawicieli Izby Przem. Handlowej w Gdyni i miał na celu powołanie do życia organizacji branżowej przemysłu rybnego na wybrzeżu.

Rokowanie handlowe z Gdańskiem w sprawie podziału rynku zbytu na ryby morskie tak świeże jak i przerobione odbędą się w Izbie Przemysłowo Handlowej w Gdyni dnia 25 czerwca, gdyż do dnia 10-go lipca porozumienie w tej dziedzinie powinno nastąpić. Ze strony W. M. Gdańska będzie brał udział jeden przedstawiciel Senatu oraz jeden przedstawiciel handlu i przemysłu rybnego, który jak wiadomo jest zmonopolizowany od października roku ubiegłego. Ze strony polskiej bierze udział Naczelnik Wydziału Rybołówstwa Morskiego z Min. Przem. i Handlu p. Dr. F. Lubecki, przedstawiciele Morskiego Instytutu Rybackiego p. Dyr. A. Hryniewiecki i p. B. Sotkowski, przedstawiciel przemysłu wędzarnianego na wybrzeżu p. Żebrowski, oraz przedstawiciel przemysłu konserwowego p. Hirschfeld. Obszernie sprawa współpracy z W. M. Gdańskiem była omówiona w poprzednim numerze Biuletynu Izby Przemysłowo - Handlowej.

Przyjazd polskiej flotylli rybołówstwa śledziowego z Morza Północnego do portu rybackiego w Gdyni nastąpił w sobotę rana dnia 23 czerwca br. Razem przybyło siedem motorowców Towarzystwa „Mewa" Gdynia : Nr. 214,51, 132, 32,262, 49,99. Motorowce te zostaną zarejestrowane w Gdyni i zabiorą stąd po 4 ludzi polskiej załogi, sól, smary, żywność itp. Flotylla ta po kilku dniach pobytu w Gdyni wyruszy na połowy śledzi na Morzu Północnem. Dalsze ośm statków tego towarzystwa Mewa przybędzie do Gdyni w dniach najbliższych. Cała flotylla składa się z piętnastu stat-

ków i w roku ubiegłym cały sezon połowu spędziła na Morzu Północnem.

Zaniepokojenie polskich sfer handlowo przemysłowych rokowaniami handlowemi z Wielką Brytanją, jeżeli chodzi o cło na śledzie solone jest duże, zwłaszcza po żądaniach angielskich o wielką zniżkę celną na śledzie solone pochodzące z Anglji. Gdyby zostały uwzględnione te propozycje, wówczas rozwój własnego rybołówstwa na Morzu Północnem stanie pod znakiem zapytania i znowu rok rocznie będziemy płacili dziesiątki miljonów haraczu zagranicy za śledzie solone. Anglja zdołała już wymusić na Estonji wyrzeczenie się organizacji własnego rybołówstwa śledziowego na Morzu Północnem i jedynie Finlandja konsekwentnie wykonuje swój plan rozbudowy rybołówstwa śledziowego. Jest obawa, że W. Brytanja spróbuje również Polsce narzucić swój punkt widzenia polegający na wyrzeczeniu się dalszego rozwoju polskiego rybołówstwa śledziowego na Morzu Północnem.

WYDAWNICTWA

RACJONALNE OPAKOWANIE TOWARÓW.

Z 97 rycinami, opracował dr. inż. Damazy Jerzy Tilgner. Warszawa, Wydaw. Państwowego Instytutu Eksportowego.

Do pożytecznych wydawnictw P. I. E. przybyła świeżo, jako tom XVI praktyczna książka dr. inż. D. Tilgnera, poświęcona sprawie opakowania towarów eksportowych.

Brak tego rodzaju wydawnictwa odczuwał się u nas oddawna. Autor korzystał szeroko z doświadczenia zebranego przez Państwowy Instytut Eksportowy w konkursie pt. „Dobry Eksport", powtarzanym obecnie co roku, który polega na wysłaniu w trzymiesięczną podróż okrężną z licznemi przeładunkami towarów w próbnych opakowaniach poszczególnych firm. Książka jest ilustrowana zdjęciami przesyłek tego próbnego eksportu po jego powrocie, — „dobrych" i „złych"; autor również powołuje się na wyniki tego konkursu w tekście. Widzimy więc realizację pewnego planu, co jeszcze podnosi praktyczne walory książki.

W piętnastu rozdziałach książki omówione są najważniejsze rodzaje opakowania, sposoby pakowania, materjały opakowania, cechowanie przesyłek, oraz odnośne przepisy różnych krajów. Oto spis rozdziałów: Badanie opakowania, drewno, gwoździe, typy skrzyń, taśmy stalowe, skrzynie ze sklejki, klatki, beczki, opakowanie z tektury falistej, bele i belowanie towarów, wytyczne opakowania eksportowego ważniejszych towarów, cechowanie przesyłek, oznaczenie kraju pochodzenia, przepisy o cechowaniu przesyłek do różnych krajów.

Autor słusznie poświęcił najwięcej miejsca skrzyniom, klatkom i belom, wyjaśniając ogólne zasady dobrego opakowania. Dopiero w rozdziale XI: „Wytyczne opakowania eksportowego ważniejszych towarów" omówione są poszczególne grupy towarów: wyroby włókiennicze, produkty w workach, maszyny, wyroby metalowe, wyroby papiernicze, wyroby drzewne, skóry i wyroby skórzane, produkty chemiczne, wyroby szklane, fajansowe i kamionkowe, różne, wyroby spożywcze, konserwy, jaja, wyroby mączne, owoce i warzywa, mięso, wędliny.

Ilustrowana i zaopatrzona w objaśnienia rysunkowe jest książka bardzo obficie i umiejętnie. Jedynie braknie wzorów napisów na skrzyniach eksportowych, **na konkretnych przykładach**, coby jeszcze podniosło praktyczne walory książki.

Autor reprezentuje w dużej mierze amerykańskie prądy i wzory w pakownictwie, co daje w niektórych wypadkach pewną jednostronność, a nawet przeciążenie treści (cała str. 37 — zbyteczna). Tylko w rozdziale o beczkach autor opiera się wyłącznie na normach europejskich.

Amerykanizm autora wyraża się również w samem wyjaśnieniu tematu czytelnikowi. Książka ma charakter dydaktyczny, jest przytem pełna rad i przepisów wypowiedzianych apodyktycznie: tak i tak czynić należy, tak a tak nie należy czynić. Ma to swoje dobre i złe strony: wybitnie „zły" eksport przez czytanie tej książki napewno zostanie zwalczony, jednakże dla myślącego europejskiego czytelnika - eksportera takie „receptowe" załatwianie sprawy nie daje zaspokojenia potrzeby udoskonalenia jego eksportu, tembardziej, że autor nie daje przy rozdziałach systematycznie ułożonego przeglądu literatury.

Brak ujawnienia aparatu naukowego — chociażby w formie przytoczenia dzieł ogólnych i prasy fachowej jest główną wadą tej nader pożytecznej książki. Autor słusznie zauważa, że niepodobna dawać dyletanckich ogólnych rad do pakowania poszczególnych towarów. Tembardziej należało ułożyć wykaz literatury według rozdziałów, tembardziej, że nawet w polskim języku znalazłoby się niejedno — np. artykuły o fabrykacji skrzyń w „Lesie Polskim" i inne.

Brak ten możnaby uzupełnić, jeszcze do niniejszego wydania załączając wkładkę, wyliczającą literaturę do poszczególnych rozdziałów.

Oto np. czytelnika krytycznego bierze wątpliwość czy rada autora na str. 116 ażeby maszynowe śruby i nakrętki pakować do starych beczek od smoły lub oliwy, nie posiada cechy rady domorosłej, gdyż bardzo ciężki materjał i stare beczki, to, jak słusznie gdzieindziej zauważył sam autor, — towar i opakowanie do siebie nie pasujące, tembardziej, że starym beczkom poświęcona jest groźna klauzula we wzorowym konosamencie okrętowym. Chciałoby się pakować do mocnej

starej beczki od oliwy, dając gwarancję wysyłającego, bo ma się oszczędność, lecz ogólne i słuszne rady autora o jaknajpewniejszej wysyłce — powstrzymają nas od tego. Inaczejby było gdyby czytelnik miał podaną odpowiednią literaturę, do którejby sięgnął sam lub za pewnem pośrednictwem i mógłby rzeczywiście zaryzykować wysłanie, gdyby się przekonał, że inni również tak radzą i że istnieje pod tym względem już pewien usus.

Autor słusznie zauważa, że nie podobna być uniwersalnym i we wszystkich działach dawać szczegółowe i pewne rady. Tak, dział skrzyń i dział pakowania wyrobów cukierniczych są opracowane przez autora obszerniej, inne działy więcej ogólnikowo. Stąd rady niepewne, jak np. twierdzenie, że okładanie bel tarczami z desek, (na które dopiero się daje otaśmowanie), jest opakowaniem zawsze wadliwem i udającem opakowanie dobre, — jest niesłuszne. Istotnie, na str. 140 autor przyznaje, że bele z jutą należy okładać wiekami po bokach, a na str. 125 autor omawia okładanie bel papieru tarczami, jako wyłączną metodę pakowania bel arkuszowych. W dziale papieru daje się zauważyć, że autor nie zna papieru rotacyjnego i role tego papieru nazywa „wałami gorszego papieru". Nie czynilibyśmy z tego specjalnego zarzutu autorowi. gdyby przy dziale „wyroby papiernicze" autor przytoczył chociażby jedno dziełko o pakowaniu wyrobów papierniczych.

Drugorzędną, lecz przykrą wadą książki jest jej strona językowa. Błędów druku w książce jest dużo, lecz nie wszystko na ich karb policzyć można. Zwroty jak: „można często otrzymać znacznie lepsze skrzynie, używając nieco cieńszych desek, lecz kilka dodatkowych gwoździ" (str. 47), „jakakolwiek ściana skrzyni o szerokości 15 cm. lub mniej winna być wykonana z całości" (str. 48), „przy korzystnym wyniku próby, budowa klatki jest odpowiednia" (str. 75), „obowiązek kolejno numerowania pakunków" (str. 183) i wiele innych liczymy na karb autora, jak również różną pisownię „ton" i „tonn" — „komora" i „kamera" ładunkowa, przy niestosowaniu wyrazu „ładownia". Tego ostatniego wyrazu autor wogóle nie zna; np. na str. 126 czytamy, że w razie rozsypania ładunku parkietów mogą one (żartem) „służyć do wypełnienia wolnych przestrzeni w lukach(?) okrętowych".

Technicznie książka jest wydana bardzo ładnie, na pięknym ilustracyjnym papierze. Wytknięte braki nie przeszkadzają nam gorąco polecić ją wszystkim naszym eksporterom, jak i producentom towaru, jako pracę wyjątkowo na czasie i praktycznie wydaną.

ALBUM GDYNI.

Nakładem „Naszej Księgarni" Sp. Akc. Związku Nauczycielstwa Polskiego, Warszawa rok 1934, ukazał się dopiero co w druku nowy album Gdyni. Wydawnictwo, zawierające na 32 kartkach (64 strony) reprodukcje najbardziej cennych fotografij Gdyni w różnych stadjach jej rozwoju, daje bardzo dokładne pojęcie o zewnętrznym wyglądzie portu i miasta. Zwłaszcza część albumu, poświęcona portowi, jest bardzo starannie dobrana, dzięki czemu całe wydawnictwo nabiera charakteru wydawnictwa dydaktycznego, a nie tylko cennej pamiątki z pobytu w Gdyni. Część artystyczną opracował artysta-malarz p. Aleksander Wysocki i pod tym względem wydawnictwo wypadło nader dodatnio. Możnaby śmiało powiedzieć, że jest to pierwsze tego rodzaju wydawnictwo, stojące na istotnie artystycznym poziomie.

Cena albumu wynosi w kartonie zł 3,—, w solidnej i estetycznej oprawie płóciennej zł 5,— co uważać należy za cenę umiarkowaną w stosunku do wartości artystycznej wydawnictwa.

KOMUNIKATY

NADZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE KORPORACJI KUPCÓW CHRZEŚCIJAŃSKICH,

odbyło się w dniu 7 bm. o godz. 8-mej w lokalach Izby Przemysłowo - Handlowej w Toruniu.

Porządek dzienny tego zebrania był następujący:

1) Zagajenie i stwierdzenie prawomocności zgromadzenia,

2) Wybór przewodniczącego i sekretarza,

3) Wyrażenie votum zaufania dla Zarządu,

4) Przystąpienie do Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu,

5) Zamknięcie.

Prezes Korporacji p. Konsul Hozakowski zagaił zebranie, przeprowadził pewne sprostowanie porządku obrad, poczem oddał przewodnictwo wybranemu przez zebranie Marszalkowi p. Janowi Turkowi. Do pióra został powołany p. Szlichciński. Po stwierdzeniu prawomocności zebrania, jako i ilości obecnych członków w liczbie 32 przystąpiono do punktu 3 „Wyrażenie votum zaufania dla Zarządu".

Po przeprowadzonej dyskusji i udzieleniu wyjaśnień otrzymał Zarząd wraz z Pre-

żesem votum zaufania. Prezes podziękował zebranym w imienin własnem i Zarządu za uznanie dotychczasowej pracy, zwrócił w swojem przemówieniu uwagę na ruchliwość Towarzystwa, o czem zresztą świadczyło też wszystkim członkom rozdane sprawozdanie i zapewnił, że tak jak dotąd stać będzie nadał na straży interesów kupiectwa stolicy Pomorza. Specjalnie jeszcze zwrócił p. Prezes uwagę na życzliwe ustosunkowanie się Pana Wojewody Pomorskiego, oraz Władz jemu podległych, jak również i doniosłość rezultatów ostatniej konferencji u P. Wojewody Pomorskiego.

Następnie podał Prezes Korporacji do wiadomości, iż na skutek osobistych starań udzieliło Prezydjum Izby Przemysłowo-Handlowej dla Korporacji i Stowarzyszenia Kupców Zbożowych bezpłatnie ubikacje na parterze w gmachu będącym własnością Izby.

Co do punktu 4 uchwalono przystąpić do Związku Towarzystw Kupieckich oraz ustalono następujących kandydatów, jako delegatów:

1) Prezes Korporacji p. B. Hozakowski,

2) Wiceprezes Korporacji p. Stefan Kryzan,

3) Członek Korporacji p. Edmund Januszkiewicz,

przyczem uchwalono, że do Zarządu Związku Towarzystw Kupieckich w przyszłości wchodzi z urzędu jako kandydat do Zarządu Związku Tow. Kupieckich każdorazowy Prezes Korporacji.

W wolnych wnioskach podał Marszałek do wiadomości pismo Związku, które zawiadamia o mającej się odbyć Konferencji na terenie Rady Zrzeszeń Kupieckich w Warszawie w sprawach podatkowych, socjalnych i gospodarczych. Na konferencję tą zebranie uchwaliło delegować p. Jana Turka, jako zastępcę p. Wacława Maćkowiaka.

O godzinie 10,45 Marszałek zebrania zamknął posiedzenie.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów – Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Kotka piątek	Helsingfors sobota
Śląsk	26. 6.	30. 6.	4. 7.	—	7. 7.
Capella	3. 7.	7. 7.	11. 7.	—	14. 7.
Cieszyn	10. 7.	14. 7.	18. 7.	—	21. 7.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 8/9. 7. s/s Tiber — z Gdyni 22/23. 7.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Minos	25. 6.	30. 6.	27. 6.
Irene	2. 7.	7. 7.	4. 7.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 20. 6. — z Gdańska 22. 6.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 27. 6. — z Gdańska 29. 6.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroe, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 25. 6.

s/s Kastelholm — z Gdyni 1. 7.

Do Helsingborg — Malmö

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 25. 6.

s/s Egon — z Gdyni 2. 7.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 26/27. 6.

s/s Erna — z Gdyni 9/10. 7.

Do Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 25. 6.

s's Kastelholm — z Gdyni 1. 7.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 27. 6. — z Gdańska 29. 6.
s/s Iwan — z Gdyni 11. 7. — z Gdańska 13. 7.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 9. 7.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Minos — z Gdańska 30. 6.

s/s Irene — z Gdańska 7 ‾

Do Hamburga (Hamburg)

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Gdyni 28. 6. — z Gdaańska 29. 6.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
E. Russ	26. 6.	30. 6.
Kaete	30. 6.	3. 7.
Lothan	7. 7.	10. 7.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all transatlantic, English an l Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Kopehangi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Charkow 27/28. 6.

s/s J. C. Jacobsen 4/5. 7.

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s	Odjazdy — Sailings Gdynia	Gdańsk
Tczew	3. 7.	7. 7.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Sicilia — z Gdyni 27. 6. — z Gdańska 25. 6.
s/s Akershus — z Gdyni 6. 7. — z Gdańska 5. 7.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdyni 7. 7. — z Gdańska 3/5. 7.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.
Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Cieszyn — z Gdyni 26. 6. — z Gdańska 29. 6.
s/s Chorzów — z Gdyni 3. 7. — z Gdańska 6. 7.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska“ przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem“ i „Ludwig Kolberg“ odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Butt	25. 6.	27. 6.
Diana	28. 6.	30. 6.
Pylades	2. 7.	4. 7.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska“ S. A.
Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Cieszyn	26. 6.	29. 6.	5. 7.
Irisen	3. 7.	6. 7.	13. 7.
Śląsk	10. 7.	13. 7.	19. 7.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 5. 7. — z Gdańska 7. 7.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Theseus — z Gdyni 26/27. 6.
s/s Nereus — z Gdyni 3/4. 7.
s/s Orpheus — z Gdyni 10/11. 7.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 3. 7. — z Gdyni 5. 7.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 26. 6. — z Gdyni 28. 6.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 27. 6. — z Gdyni 28. 6.
s/s Lublin — z Gdańska 4. 7. — z Gdyni 5. 7.

Do Leith — Grangemouth

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Corsica — z Gdyni 29/30. 6. s/s Oder — z Gdyni 6/7. 7.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjold — z Gdyni 25. 6. s/s Seine — 8/9. 7.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 12. 7.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 12. 7.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości. Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Malaga — z Gdyni 21. 7. — z Gdańska 20. 7.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Centa — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tomsk — z Gdyni 20/21. 7.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Gotland — z Gdyni 30. 6. — z Gdańska 2. 7.
m/s Norland — z Gdyni 12. 7. — z Gdańska 14. 7.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanpenn — z Gdyni 2. 7. s/s Minequa — z Gdyni 10. 7.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 21. 7.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Pacific — z Gdyni 19. 7.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore X — z Gdańska 7. 7. — z Gdyni 9. 7.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)
Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Bagdad — z Gdyni 14. 7.

Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Mad ras, Calentta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Simla — z Gdyni 23. 7.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni
s/s Minnequa — 16. 6.		s/s Minnequa — 29. 6.
s/s Scanstates 23. 6.		s/s Scanstates — 8. 7.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)

(Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko 19. 6.	s/s Kościuszko 1. 7.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax / Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni / Due to arrive at Gdynia
s/s Kościuszko 21. 6.	s/s Kościuszko 1. 7.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska“ S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Śląsk	26. 6.	30. 6.	4. 7.	—	7. 7.
s/s Capella	3. 7.	7. 7.	11. 7.	—	14. 7.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
E. Russ	23. 6.	26. 6.	30. 6.
Kaete	27. 6.	30. 6.	3. 7.
Lothar	4. 7.	7. 7.	10. 7.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	30. 6.	3. 7.	7. 7.

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Hamburga 2. 7. — do Gdyni 5. 7.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Chorzów 30. 6. z Rotterdamu — s/s Cieszyn 7. 7.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Condor	30. 6.	5. 7.	7. 7.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Irisen 29. 6. z Antwerpji — s/s Cieszyn 5. 7.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — Condor 28. 6. — w Gdyni 5. 7.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Irene	28. 6.	2. 7.	4. 7.	7. 7.
Neptun	5. 7.	9. 7.	11. 7.	14. 7.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lech	28. 6.	1. 7.	3. 7.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	5. 7.	8. 7.	11. 7.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lwów	21. 6.	24. 6.	28. 6.
s/s Lublin	28. 6.	1. 7.	5. 7.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Przyjazd Gdańsk/Gdynia
s/s Topeka	20. 5.	28. 5.	5. 6.	—	6. 7.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	Przyjazd Gdynia	Gdańsk
par. Navigator	29. 5.	31. 5.	2. 6.	1. 7.	3. 7.

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	Termin wyjścia: Pireus	Istanbul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa · Haifa	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia—Gdańsk
s/s Gotland	19. 5.	21. 5.	25. 5.		9. 6.	—	28. 6.
m/s Norland	11/12. 6.	6. 6.	14. 6.		22. 5.	—	6. 7.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

par. Lisboa — wychodzi z Casablanca 25/26. 6. — oczekiwany w Gdyni 10/12. 7.

Leonard Hybichow

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca od wagi, miary i ilości towarów. Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA-PORT — Telefon 15-24

Feliks Guziewicz

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów, Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — Tel. 10-25

BIURO BUDOWLANE

F. SKĄPSKI i S-ka, INŻYNIEROWIE Sp. Akc.

TEL. 1746-1744 GDYNIA UL. PORTOWA

Wykonuje wszelkie roboty wchodzące w zakres BUDOWNICTWA

TOWARZYSTWO SPEDYCYJNE

J. H. BACHMANN

Sp. z o. p.

Starowiejska 26 GDYNIA Telefony: 16-93, 16-94

Spedycja lądowa i morska — Specjalność: Przeładunek bawełny

BIURO BUCHALTERYJNO-REWIZYJNE

M. PACOSZYŃSKIEGO zaprzysiężonego rzeczoznawcy ksiąg handlowych

ul. Abrahama 9 — dom Marszała — Telefon nr. 1294

Sporządzanie i analiza bilansów. Reorganizacja, rajonalizacja księgowości. Prowadzenie księgowości w abonamencie

TREŚĆ

Polska Żegluga Rzeczna „VISTULA" Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

Oddział w Gdyni — ul. Rybacka tel. 1084 i 1085

Regularna komunikacja towarowo - pasażerska

Gdynia — Tczew — Warszawa

Odjazd z Gdyni codziennie s/s „Carmen" o godz. 18-tej. — Komfortowe urządzenia i bufet na statkach gwarantują pasażerom wygodne odbycie podróży.

Normalne	Powrotne
I. kl. 24,— II. kl. 18,— III. kl 12,— złotych	I. kl. 32,— II. kl. 24,— III. kl. 16,— złotych

Dla zbiorowych wycieczek zniżki.

Przewóz towarów masowych i drobnicy w ruchu pośp. i holowniczym do 50% taniej niż koleją

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 5 lipca 1934 r. | NR. 18

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

WYTYCZNE PRACY NA MORZU

Uroczystości, które odbyły się w Gdyni w dniach 29 czerwca i 1 lipca, dały, jak w latach ubiegłych, sposobność do ponownego podkreślenia przez czynniki, kierujące nawą państwową, stosunku ich do zagadnień polskiej polityki morskiej i potwierdzenia tych stale niezmiennych zasad, na jakich ona się opiera.

Fakt przybycia do Gdyni na zlot młodzieży w dniu 1 lipca Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i wzięcie przez Niego udziału w całym programie obchodów dnia tego, świadczy chyba najdobitniej o tem, jakie miejsce w polskiem życiu państwowem wybrzeże polskie i Gdynia zajmują. Hasło popularne „frontem do morza", propagowane z takim uporem i natężeniem, nabiera swej życiowej mocy jeszcze i z tego względu, że pokrywa się ono z apelem nietylko do pracy nad wyrobieniem określonych pojęć w mentalności społeczeństwa polskiego, i to pojęć wyraźnie skrystalizowanych w kierunku zrozumienia zasad podstawowych polityki morskiej, lecz w większym jeszcze stopniu do pracy żmudnej dnia codziennego nad wykorzystaniem możliwości czysto praktycznych, jakie posiadanie własnego dostępu do morza i własnego suwerennego portu daje.

Ten właśnie punkt widzenia uwypuklony został w mowie, wygłoszonej przez Ministra Przemysłu i Handlu p. Henryka Floyara Rajchmana, w trakcie uroczystości u stóp Kamiennej Góry na kilka chwil przed ślubowaniem na wierność morzu tysiącznej rzeszy młodzieży, przybyłej ze wszystkich krańców Rzeczypospolitej.

P. Minister Floyar Rajchman na wstępie swej mowy podkreślił, że święto 1 lipca nie było tylko „świętem zasług czy dzieł dokonanych, lecz przedewszystkiem *świętem obowiązku i pracy na przyszłość*". W tych słowach zawarty jest program ogólny, który od lat przyświecał i nadal przyświeca obecnym rządom Rzeczypospolitej i całemu społeczeństwu polskiemu. Niczemu innemu jak poczuciom obowiązku i pracy zawdzięczać przecie należy, że, pomimo kryzysu lat ostatnich, rozwój naszego handlu zamorskiego i rozbudowa aparatu portowego poczyniła dalsze olbrzymie postępy i że tylko skoordynowanie wspólnych wysiłków dało, tak poważne wyniki, jakich wszyscy świadkami jesteśmy.

W dalszym ciągu swej mowy P. Minister Rajchman uwypuklił również konkretne wytyczne tej pracy na przyszłość, wykazując, że ciąży na nas „niedostateczna umiejętność handlowa i wciąż jeszcze niewystarczający aparat finansowy, niezbędny dla zamorskich obrotów towarowych". Wskazał też mówca dalej na konieczność wiązania się z Gdynią polskiego kupca, przemysłowca, finansisty, rolnika i armatora. Mają oni wszyscy szukać „swej przyszłości na morzu, gdzie zdobycze nie są łatwe, lecz dają pole do zasług i pożytku". Stwierdził również Pan Minister fakt, że „w walce z kryzysem udział Gdyni jest niezaprzeczalny" i że „wszyscy w Polsce posługiwać się będą Gdynią, jako narzędziem swej zwycięskiej walki o pracę i dobrobyt".

Skonstatowanie roli Gdyni w walce z kryzysem, jest tem ważniejsze, że właśnie przez port gdyński idą drogi naszej ekspansji gospodarczej i drogi pionierskiej walki o nowe rynki dla eksportu wytwórczości polskiej. Zadania z tem wiążące się są tembardziej poważne, że ogólne tendencje wymiany handlowej na rynkach międzynarodowych podlegają wciąż nowym przeobrażeniom, zmierzając po porzuce-

niu dawnych zasad handlu wolnego poprzez protekcjonizm do zasad kontyngentowania i kompensacji.

Gdynia pod tym względem predystonowana jest do roli czujnego obserwatora, a dalej informatora zaplecza o wszystkich tych przemianach na rynkach obcych, które niemal codziennie zachodzą i dostosowanie się do których stanowi o powodzeniu polskiej ekspansji gospodarczej.

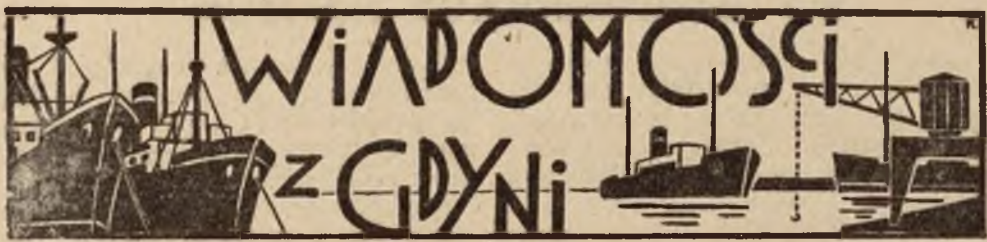
Pan Minister Rajchman nie pominął w swej mowie i innego ważnego czynnika w naszej ekspansji zamorskiej, a mianowicie roli, jaką ma do spełnienia drugi port polskiego obszaru celnego — Gdańsk.

Wobec ożywionych pertraktacyj tygodni ostatnich, zmierzających do ostatecznego ustalenia podstaw współpracy W. M. Gdańska z zapleczem polskiem, słowa P. Ministra o roli obu portów w życiu gospodarczem Polski, jakie „dało im przeznaczenie, rodzące się z życia i historji“ nabierają szczególnej wagi“.

Reasumując uwagi powyższe pragnęlibyśmy podkreślić tę znamienną okoliczność, że pierwsze wystąpienie Pana Ministra Floyara Rajchmana na terenie Gdyni po objęciu przez niego swego nowego stanowiska, przypadło właśnie na dzień zlotu młodzieży nad brzegi wybrzeża polskiego i że wygłoszona przez niego mowa nosi wyraźne znamiona programowego patrzenia w przyszłość.

Gdynia w kompleksie najważniejszych zagadnień gospodarczych Polski odgrywa rolę pierwszorzędną; rola ta tembardziej się uwydatniała, że zawsze dotąd była związana z zadaniami, nakreślonemi wyraźnie do wykonania na przyszłość i zawierającemi wszelkie cechy najżywotniejszych dążeń do ugruntowania i rozwinięcia samodzielności w dziedzinie gospodarczej.

W mowie Pana Ministra Rajchmana momenty te uwypuklone zostały z całą dobitnością. *L. G.*



PAN PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ W GDYNI.

W dniu 30 czerwca przybył do Gdyni Pan Prezydent Rzeczypospolitej i w dniu 1. bm. raczył wziąć udział w uroczystościach zlotu młodzieży z okazji Święta Morza.

PRZYJAZD P. MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU.

Dnia 1 lipca br. przyjechał do Gdyni Minister Przemysłu i Handlu p. Henryk Floyar Rajchman z małżonką w towarzystwie dyrektora Gabinetu Ministra p. Konrada Patka, radcy J. Barańskiego oraz sekretarza osobistego p. Welcza. P. Minister wziął oficjalny udział w uroczystościach Ogólno - Polskiego Zlotu Młodzieży w Gdyni, jako reprezentant Rządu, następnie po południu dokonał dekoracji odznaczonych Krzyżem Zasługi oficerów i marynarzy na statku „Kościuszko“. Po dekoracji P. Minister wraz z towarzyszącemi mu osobami odbył inspekcję portu, zapoznając się z jego stanem budowlanym oraz urządzeniami przeładunkowemi. Bliższych wyjaśnień udzielał dyrektor Departamentu Morskiego p. L. Możdżeński oraz dyrektor Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowski. Wieczorem P. Minister wraz z otoczeniem odjechał do Warszawy.

OBRÓT TOWARÓW PORTU GDYŃSKIEGO ZA I PÓŁROCZE 1934 R.

Ogólny obrót towarów za I półrocze 1934 r. wynosił 3.385.103 t. Za ten sam okres czasu roku ubiegłego, ogólny obrót towarów wynosił 2.206.677 t. Jak z powyższego wynika, obroty towarowe w porównaniu z rokiem ubiegłym wzrosły dość znacznie, a mianowicie o 1.178.426 ton.

OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W CZERWCU 1934 R.

Według prowizorycznych obliczeń Urzędu Morskiego, obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc czerwiec przedstawiają się następująco: Ogólny obrót zamorski łącznie z obrotem przybrzeżnym wyniósł 565.153 ton (w maju 623.178,4 ton), z czego na obrót zamorski przypada 550.045 t. (w maju 617.600 ton). Z cyfry tej na przywóz zamorski przypada 72.451 t. (w maju 93.119,8 ton), a na wywóz 477,594 t. (w maju 526.480,5 t.) Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem oraz wnętrzem kraju wyniósł 15.108 t. (w maju 12.578,1 t.).

Obrót niektórych towarów w miesiącu sprawozdawczym przedstawiał się następująco:

P r z y w ó z :

Ryż	8.129
nasiona oleiste	4.714

owoce świeże	1.845
owoce surowe	72
rudy różne	4.434
tłuszcze zwierzęce	1.033
tłuszcze roślinne	258
żużle Thomasa	3.702
skóry	1.867
wełna	922
bawełna	5.220
juta	941
kauczuk	629
papier	599
metale różne	302
złom	21.950
miedź	738

Wywóz:

Bekony	1.870
jaja	1.648
węgiel	386.834
bunkier	18.373
koks	12.530
cukier	15.101
makuchy	841
nawozy azotowe	3.048
deski i łaty	23.812
wyroby z drzewa	1.115
papier	1.071
wyroby żelazne i stal.	1.645
szyny kolejowe	1.801

W porównaniu do miesiąca czerwca 1933 roku, ogólne obroty towarowe za ten sam miesiąc w roku bieżącym wzrosły o 90.261 ton.

Szczegółową analizę obrotów towarów podamy w następnym numerze.

RUCH STATKÓW ZA MIESIĄC CZERWIEC 1934 R.

W przeciągu miesiąca czerwca br. przyszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 712 statków o łącznej pojemności 633.353 t. r. n., z czego przyszło 339 statków o pojemn. 309.222 t. r. n., a wyszło 363 statków o pojemn. 324.131 t. r. n.

Ruch statków według kolejności bander poszczególnych państw przedstawiał się następująco:

	t. r. n.	statków
1) Szwecja	136.952	208
2) Polska	79.630	80
3) Anglja	71.797	48
4) Danja	69.109	93
5) Niemcy	58.361	107
6) Norwegja	46.738	51
7) Włochy	43.518	15
8) Stany Zj. A. P.	40.756	13
9) Finlandja	40.553	31
10) Estonja	12.807	19
11) Holandja	11.423	20
12) W. M. Gdańsk	8.358	11
13) Grecja	5.531	2
14) Jugosławja	3.714	1
15) Łotwa	1.384	4
16) Litwa	1.040	4
17) Czechosłowacja	884	4
18) Francja	796	1

Pierwsze miejsce w ruchu statków zajęła bandera szwedzka, 2 polska, 3 angielska, 4 duńska, 5 niemiecka.

W porównaniu z ubiegłym miesiącem bandera polska wysunęła się na drugie miejsce, natomiast bandera niemiecka spadla na 5-te miejsce.

Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w czerwcu wyniósł 886 t. r. n., średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie wynosiła 39, a średni postój statku wyniósł 66,2 godz.

POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI MORSKIEJ.

W dniu 21 czerwca br. odbyło się w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni pod przewodnictwem p. Dyrektora J. Rummla posiedzenie Izbowej Komisji Morskiej.

W obradach uczestniczyli członkowie Komisji: Wiceprezesi Izby pp.: Inż. Wł. Rawicz-Szczerbo i L. Byczkowski, dyrektor Kollat, dyrektor Mucha, zaproszony na Komisję sekretarz Związku Armatorów Dr. Bierowski, Wicedyrektor Izby J. Kawczyński oraz referenci Izby pp.: J. Kunert i J. Grzywacz.

W czasie obrad poruszono między innemi następujące sprawy: organizację dalszych prac w sprawie administracji portu, zagadnienie opłat portowych dla małych statków, sprawę premjowania artykułów, dostarczanych na okręty przez firmy shipchandlerskie.

Komisja uznała za wskazane popieranie handlu shipchandlerskiego, ze względu na korzyści płynące z tego handlu dla państwa i portu, oraz zwalczanie nieuczciwej konkurencji przez zwrócenie się do Związku Maklerów o wydanie specjalnego przewodnika dla kapitanów okrętów, wraz ze spisem firm shipchandlerskich oraz polecanych źródeł zakupu w mieście.

Dla orjentacji sfer zainteresowanych będą wywieszone w porcie listy zaprzysiężonych rzeczoznawców portowych w języku polskim i angielskim.

W dyskusji nad projektem izbowym o wprowadzenie skrzyń zbiorczych (containers) dla przewozu drobnicy, Komisja stwierdziła, iż wielkie korzyści, jakie mogą być osiągnięte przy przewozie i przeładunku towarów związane są z kosztownemi inwestycjami. które mogą poczynić tylko Koleje Państwowe.

Na zakończenie Komisja zwróciła uwagę na konieczność przestrzegania w Gdyni warunków sprzedaży fob, ustalonych przez Międzynarodową Izbę Handlową, celem niedopuszczenia do zakorzenienia się pewnych uzansów, odbiegających od powyższych warunków.

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO ZA CZERWIEC 1934 R.

Można było zauważyć również i w czerwcu ożywienie na rynku frachtowym. Stawki frachtowe doznały dalszej nieznacznej poprawy. Należy przypuszczać, że rynek frachtowy przez całe lato będzie dość mocny, szczególnie po przyłączeniu się skandynawskich, łotewskich i częściowo niemieckich armatorów do poolu „Norrwoodco".

Anglja. Zostały zafrachtowane znowu większe ilości statków do wschodnich i do zachodnich wybrzeży Anglji. Z Gdańska były zafrachtowane następujące statki:

1 niemiecki 600 std. pod ładunek mieszany drzewa Gdańsk/Hull, 1 niemiecki 800 std. pod ładunek mieszany drzewa Gdańsk/London, SCD, 1 niemiecki 800 std. pod ładunek ca 800 std. drzewa Gdańsk/Londyn SCD i do drugiego portu wyładowania na Tamizie, 1 duński 1000 std. Gdańsk/Londyn SCD, 1 niemiecki 600 std. Gdańsk/Hull V. D., 1 szwedzki 450 std. Gdańsk/Great Yarmouth, 1 niemiecki 430 std. Gdańsk Londyn SCD i do Riverberth, 1 niemiecki 630 std. Gdańsk/Londyn SCD i do Riverberth, 1 niemiecki 250 std. Gdańsk/Sharpness.

Statki do Anglji było bardzo trudno dostać o ile nie były frachtowane na fracht lumpsum. Płacono następujące stawki:

Londyn SCD, DBB sh. 30/6 bis 31/- Baltwood net, tarcica sh. 40/- Baltwood net, nietarte drzewo sh. 45/- Baltwood net.

Hull DBB sh. 34/- Baltwood gross.
Yarmouth sh. 34/- z klauzulą Yarmouth.
Sharpness sh. 47/6.

Z Gdyni były frachtowane następujące statki, z których m. in.:

1 gdański 550 std. do Wisbech Town,
1 duński 1000 std. do Hull V. D. i Alexandra Dock,
1 duński 650 std. do Londynu SCD,
1 łotewski 300 std. do Londynu River,
1 niem. 500 std. do Southampton i in.

Stawki frachtowe z Gdyni znacznie zwyżkowały. Godnem uwagi jest zafrachtowanie dwóch statków po 3.400 ton pod ładunki cukru z Gdyni do Hull. Prócz tego były zafrachtowane liczne statki mniejszej pojemności od 500 — 1000 ton z Gdańska do różnych portów wschodniego i zachodniego wybrzeża Anglji pod pszenicę i mąkę. Stawki były również stosunkowo wyższe niż przy ostatnich zafrachtowaniach.

Holandja. Ruch do portów holenderskich jest z powodu małego przywozu drzewa niezmieniony w odniesieniu do ilości, jednakże stawki frachtowe są także mocniejsze i dla partyj DBB, przeznaczonych do Rotterdamu płacono do fl. 13,50 za std.

Pojawiły się teraz ładunki pszenicy z niemieckich kontyngentów i cały szereg statków został zafrachtowany zarówno do portów holenderskich jak i niemieckich portów Morza Północnego. Ogólną ilość kontyngentowanej pszenicy podają na 30/40.000 ton.

Belgja. Z początkiem czerwca pojawiły się znowu większe ładunki żyta z Gdańska do Antwerpji dla pokrycia zapotrzebowań terminowych, przyczem zostały zafrachtowane 3 statki duńskie po 3.000 ton po stawce 3/9 za tonę. Zaoferowanie ładunków do Belgji było pozatem stosunkowo małe, jednakże statki linij regularnych znalazły ładunek, jakkolwiek nie mogły go otrzymać statki outsiderów. Stawki frachtowe nieco zwyżkowały i obecnie płaci się:

za DBB sh. 20/- do 21/- w złocie za std.,
za tarcicę sh. 6/6 w złocie za cbm.,
za nietarte drzewo sh. 7/- w złocie za cbm.,
za zboże sh. 4/- w złocie za tonę.

Francja. W ruchu do Francji nie stwierdza się żadnej zmiany. Nieliczne ładunki drzewa i drobnicy zabierają statki linij regularnych.

Danja. Podaż statków żaglowych zmalała, specjalnie przy końcu czerwca, ponieważ stawki frachtowe na zboże do Danji nie wzrosły w tym stopniu, jak stawki na drzewo ze Skandynawji. Na skutek tego duża część żaglowców udała się do Szwecji, Finlandji i państw bałtyckich po ładunki drzewa.

Wskutek tej zmiany stawki frachtowe na zboże do Danji lekko zwyżkowały i przy końcu miesiąca notowano RM. 4,75 za tonę przy partjach zboża, ładowanych luzem do jednego portu duńskiego nie dalej na północ niż Aarhus.

PRACE PRZEŁADUNKOWE W MAGAZYNACH URZĘDU MORSKIEGO.

Od dnia 1 lipca na podstawie specjalnej umowy oddane zostały firmie „Usco" prace przeładunkowe w magazynach Urzędu Morskiego, znajdujące się w jego bezpośredniej administracji. Wspomniana umowa nie obejmuje jedynie tych części magazynów, które posiadają regularne linje okrętowe. W ten sposób praca przeładunkowa w magazynach portowych została znormalizowana i temsamem usprawniona.

NOWE PRZEDSIĘBIORSTWO PORTOWE.

Dnia 2 lipca zawarta została nowa umowa z firmą „Port Drzewny S. A." w Gdyni, na podstawie której w bieżącym roku wybudowane zostaną nowe pirsy przeładunkowe, oraz nabrzeże w kanale przemysłowym, przez które odbywać się będzie przeładunek drzewa na statki. Wykończenia powyższych inwestycyj należy się spodziewać w listopadzie br. Wspomniana firma zajmować się będzie przeładunkiem i eksportem drzewa.

TARYFA SZTAUERSKA (CURRENT RATE) DLA PORTU GDYNIA.

Ważna od 1. 7. 1934 r. *Wszystko za 1 tonę — 1000 kg*

	Załadunek zł.:	Wyładunek zł.:
Drobnica zwykła	2,15	2,00
„ przestrzenna, trująca, brudna	3,25	2,90
Celuloza w prasowanych belach	2,30	2,00
Bawełna „ „	2,25	2,25
Quebrache Extract w belach	2,20	2,20
Cynk w płytach	2,10	1,80
Ładunki całookrętowe.		
Trymowanie węgla — statki samotrymujące się	0,45	
„ łatwotrymujące się	0,55	
„ ciężkotrymujące się	0,70	
za każdy międzypokład dodatku 0,10 zł z tem, że podwyższona stawka płatna jest za całą ładownię z międzypokładami.		
Koks — jak węgiel i 50 proc. dodatku		
Złom żelazny	—	2,50
Surowe żelazo	2,10	1,80
Rury do 8 cali	1,80	
„ od 8 — 12 cali	2,20	
„ ponad 12 cali według indywidualnej umowy.		
Blachy, drut oraz żelazo fasonowe we wszelkich postaciach	2,00	
Szyny kolejowe:		
a) przy statkach kategorji A: luki długości nie mniej niż 10 m, bez międzypokładów i podpórek (sztuc) o płaskiem dnie luki	1,80	
b) przy statkach kategorji B: luki krótsze niż 10 m, wzgl. jeden lub dwa międzypokłady, wzgl. luki o niedogodnem do ładowania dnie	2,00	
c) przy statkach kategorji C: jeden lub więcej międzypokładów oraz podpórki	2,30	
Cement w beczkach i workach*)	1,45	1,45
Fosforyty w kawałkach (Florida)*)	—	**)
„ luźne	—	**)
Żużle Thomasa w workach*)	1,50	1,40
Fosfaty, amoniak i saletra w workach*)	1,50	1,40
Związki azotowe w workach*)	1,50	1,40
Ruda i krzemień drobnoziarniste z wincą	—	**)
„ „ gruboziarniste z wincą	—	**)
„ „ drobnoziarniste z kranem	—	**)
„ „ gruboziarniste z kranem	—	**)
Cukier w workach*)	1,45	1,45
Strączkowe w workach*)	1,60	1,70
„ workami lub taczkami	—	1,60
Nasiona oleiste w workach*)	2,00	2,00
„ „ workami lub taczkami	—	1,85
Ziemniaki w workach*)	2,20	2,10
„ luzem	2,20	1,80
Cebula w workach*)	2,50	—
Wytłoki buraczane w workach	2,90	2,90
Śledzie całe beczki	0,30	0,16
„ pół „	0,23	0,14
Ryż	1,80	1,80
Kamienie brukowe	1,45	
Sól luzem	0,55	
„ w workach*)	1,45	

Na rudę, fosforyty i piryty, obowiązują stawki dotychczasowe, wynoszące za wyładunek:

Fosforyty, o ile nie wyładowane chwytaczami . . . 1,80 zł za 1000 kg
Piryty miałkie . . . 1,80 zł za 1000 kg
Piryty grube . . . 2,00 zł za 1000 kg

*) O ile w workach w partjach powyżej 1000 ton 10 proc. zniżki.
To samo dotyczy wszystkich innych towarów workowanych, z wyjątkiem ryżu.

**) Stawka na fosforyty, piryty i rudy nie została uzgodniona między zainteresowanemi organizacjami. Aż do uzgodnienia obowiązują dotychczasowe stawki w wysokości: fosforyty, o ile nie wyładowane chwytaczami — 1,80 zł (załadunek), piryty miałkie — 1,80 zł, piryty grube — 2,00 zł (załadunek).

WIZYTA WOJENNYCH OKRĘTÓW HOLENDERSKICH W GDYNI.

Dnia 27 czerwca br. o godz. 8 m. 30 przyszedł do portu gdyńskiego kontrtorpedowiec holenderski „Evertson“ oraz łódź podwodna „K. 17“. Bezpośrednio przed wejściem do portu wyjechało na redę 2 oficerów polskiej marynarki wojennej, którzy spotykali okręty holenderskie, poczem kontrtorpedowiec „Evertson“ oddał salut narodowy, złożony z 21 strzałów, na który odpowiadał O. R. P. „Bałtyk“ tą samą ilością strzałów. Następnie kontrtorpedowiec holenderski oddał salut flagi kontradmirała, złożony z 13 strzałów, na który również odpowiedział O. R. P. „Bałtyk“ strzał za strzał. Po oddaniu salutów okręty holenderskie weszły do portu w asyście holownika Marynarki Wojennej „Lech“ oraz motorówki i stanęły przy nabrzeżu Wilsonowskiem obok przystani „Żeglugi Polskiej“.

Po przycumowaniu okrętów dowódca kontrtorpedowca holenderskiego złożył wizyty dowódcy floty kontradmirałowi J. Unrugowi, komisarzowi Rządu mgr. Fr. Sokołowi i dyrektorowi Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowskiemu, poczem wymienieni rewizytowali kolejno dowódcę kontrtorpedowca.

Pobyt okrętów holenderskich w porcie gdyńskim trwał do 2 lipca, przyczem goście holenderscy mieli możność wziąć udział w uroczystościach, związanych ze Świętem Morza. Publiczność polska mogła ze swej strony zwiedzać kontrtorpedowiec holenderski.

TONAŻ, REPREZENTOWANY W BAŁTYCKIEJ I MIĘDZYNARODOWEJ KONFERENCJI MORSKIEJ.

Ogólny tonaż statków reprezentowanych w Bałtyckiej i Międzynarodowej Konferencji Morskiej (The Baltic and International Maritime Conference) wynosi obecnie 9.618.408 ton rejestrowych brutto (w roku 1933 — 10.393.548 t. r. b.) i dzieli się pomiędzy poszczególne kraje w sposób następujący:

Kraje	Tonaż Bałtyku i Morza Białego liczba jednostek	Tonaż Bałtyku i Morza Białego T. R. B.	Tonaż ogólny liczba jednostek	Tonaż ogólny T. R. B.
Niemcy	155	243.833	447	2.064.062
Norwegja	102	190.282	392	1.319.887
W. Brytanja	62	130.368	374	1.185.218
Holandja	55	163.234	240	904.182
Włochy	—	—	96	848.388
Szwecja	245	377.870	340	782.621
Danja	241	380.030	368	761.616
Stany Zjedn.	6	36.033	79	477.286
Francja	1	3.105	147	446.860
Belgja	1	1.980	89	364.307
Hiszpanja	—	—	55	170.543
Finlandja	55	85.831	57	86.003
Łotwa	19	48.244	21	54.774
Islandja	3	15.204	13	53.922
Polska	18	28.067	19	30.346
Estonja	15	26.128	15	26.128
Węgry	3	8.370	5	15.182
Jugosławja	—	—	4	15.070
Rumunja	—	—	2	7.982
Litwa	3	3.010	3	3.010
W. M. Gdańsk	1	1.021	1	1.021
Razem	985	1.742.610	2.767	9.618.408

OBROTY TOWARÓW W HAMBURGU, BREMIE, AMSTERDANIE, ROTTERDAMIE I ANTWERPJI W I KWARTALE B. R.

Scandinavian Shipping Gazette podaje następujące interesujące dane o ruchu przeładunków w 5 portach Morza Północnego za I. kwartał roku bieżącego w zestawieniu za te same obroty lat 1930 — 1933. Z przytoczonych danych wynika, że we wszystkich tych portach ilość przeładunków wykazała wyraźną tendencję zwyżkową, co ze swej strony może świadczyć o polepszeniu sytuacji w międzynarodowej wymianie handlowej, wszystkie te bowiem 5 portów zaliczyć należy nietylko za porty przeładunków towarów, lecz również w znacznej mierze za wielkie centra handlowej wymiany towarów.

		Przywóz 1.000 t.	%	Wywóz 1.000 t.	%	Ogółem 1.000 t.	%
Hamburg							
Stycz./kw.	1930	5.623	100	3.058	100	8.681	100
„	1931	4.812	86	2.671	86	7.483	86
„	1932	4.315	77	2.227	72	6.542	75
„	1933	4.128	74	2.122	68	6.250	72
„	1934	4.538	81	2.190	72	6.728	77
Brema							
Stycz./kw.	1930	1.460	100	771	100	2.231	100
	1931	1.003	67	621	81	1.624	74
„	1932	1.003	67	509	66	1.512	67
„	1933	928	62	646	84	1.574	72
„	1934	897	61	928	121	1.825	82

Amsterdam						
Stycz./kw. 1930	1.274	100	648	100	1.922	100
„ 1931	1.205	96	580	89	1.785	94
„ 1932	1.192	94	438	67	1.630	86
„ 1933	1.114	88	472	73	1.586	83
„ 1934	1.208	95	418	64	1.626	86
Rotterdam						
Stycz./kw. 1930	7.355	100	4.561	100	11.916	100
„ 1931	5.601	76	3.985	87	9.586	81
„ 1932	3.906	53	2.500	54	6.406	54
„ 1933	4.224	57	2.415	52	6.639	56
„ 1934	4.536	61	2.820	62	7.356	62
Antwerpja						
Stycz./kw. 1930	3.305	100	4.301	100	7.606	100
„ 1931	3.045	92	2.863	67	5.908	78
„ 1932	2.931	89	2.163	50	5.094	67
„ 1933	3.146	94	2.478	58	5.624	73
„ 1934	3.373	102	2.508	58	5.881	77

RUCH STATKÓW W HAMBURGU W CZERWCU B. R.

Ruch statków w Hamburgu w ciągu miesiąca czerwca uległ nieznacznemu zmniejszeniu w porównaniu do miesiąca poprzedniego. Mianowicie zawinęło do portu w czerwcu 1303 (w maju 1342) o ogólnym tonażu 1.516.056 t. r. n. (w maju 1.623.875), opuściło port 1527 statków (w maju 1493) o ogóln. tonażu 1.557.413 ton r. n. (w maju 1.642.884 t. r. n.)

RUCH TOWAROWY TRIESTU ZNACZNIE SIĘ POPRAWIA.

Ruch towarowy portu triesteńskiego nie wykazywał tendencji zwyżkowej już od r. 1925. Przeciwnie, po pewnych wahaniach, które trwały do roku 1929 nastąpiła katastrofalna zniżka, zmniejszająca ruch towarowy ku końcowi 1933 r. prawie o połowę w porównaniu do lat 1925 i 1929. Oto odnośna statystyka w tysiącach ton, dotycząca całkowitego ruchu towarów na wejściu i wyjściu: 1925 — 5.466. 1926 — 4.765, 1927 — 4.893, 1928 — 5.199, 1929 — 5.430. 1930 — 4.330, 1931 — 4.260, 1932 — 3.411. 1933 — 3.019. Zaznaczyć jednak należy, że spadek z r. 1932 na 1933 wywołany jest prawie wyłącznie ubytkiem ładunków węgla i pirytów, wszystkie inne towary utrzymały swe pozycje.

Natomiast z rokiem bieżącym rozpoczyna się ruch powrotny — wzrostu obrotu towarowego. W styczniu osiągnięto zwyżkę 38.870 t. w stosunku do odpowiedniego miesiąca poprzedniego roku, w lutym 123.050 t., w marcu 130.639 t., w kwietniu 21.614 t., w maju 37.722 t. Istnieją widoki, że wzrost, jaki się zaznaczył jeszcze w końcu poprzedniego roku, będzie zjawiskiem stałem. tembardziej, że czynione są usiłowania skierowania na Triest dalszych i nowych transportów towarowych: rozchodzi się tu przeważnie o ruch tranzytowy dla Austrji i innych krajów zaplecza.

PRACA ZEEMANSHUIS W ANTWERPJI

Stopień wykorzystania domu marynarza w Antwerpji — jednego z największych w Europie, przez oczekujących zatrudnienia marynarzy, świadczy o natężeniu kryzysu w marynarce handlowej. Według 42-go rocznego sprawozdania tej instytucji, w r. 1933 mieszkało w Zeemanshuis 1373 marynarzy, którzy spędzili w nim 15.748 dni. Otóż podczas gdy w r. 1931 przeciętnie wypadło 73 dni na marynarza, w 1932 — 48, w 1933 — 43 dni. (Z pośród mieszkańców domu było w r. 1933 między innymi 42 polskich marynarzy).

Optymistycznie wyglądające liczby dni, przypadających na mieszkańca domu w roku 1933 tłumaczą się częściowo również okolicznością, iż sporo marynarzy nie łudzi się obecnie co do możliwości zatrudnienia i rychlej wraca do domu. I tak, z mieszkańców domu w r. 1933 — 390 zostało zaokrętowanych przez biura werbunkowe, 125 znalazło zajęcia bez pośrednictwa pracy, wreszcie 838 powróciło do swych ognisk domowych. Według więc statystyki domu marynarza w Antwerpji sytuacja marynarza na tamtejszym rynku pracy nietyle się polepszyła, ile się zarysowała wyraźniej i nie daje powodów do złudzeń.

STATEK ELEKTRO — MOTOROWY DLA WÓD POLARNYCH.

Związek Sowiecki zbudował statek o napędzie motorowo - elektrycznym dla pracy na Oceanie Lodowatym. Będzie on kursował pomiędzy Władywostokiem a ujściem rzeki Kołymy, z jedynem zawinięciem po drodze do Petropawłowska na Kamczatce. Podróż w jedną stronę wynosi 4.500 mil morskich, a że paliwa należy mieć również na powrót, więc budowa motorowca była koniecznością.

Zastosowanie motorowo - elektrycznego napędu miało na celu lepszą ochronę śruby przez lepszą regulację biegów i elastyczniejsze złączenie jej z motorem. Załoga statku składa się z 30 ludzi, miejsc pasażerskich jest 32. Na pokładzie statku jest hydroplan dla wystawiania jego na lód statek posiada specjalny kran o dużym wysięgu.

Wymiary statku są stosunkowo niewielkie, tak samo siła maszyn, w porównaniu z wielkością i siłą maszyn łamaczy lodu, mogącym działać w regjonach polarnych: wyporność 3.620 ton, nośność 2.295 ton. Główny elektromotor, sprzężony z wałem śrubowym rozwija przy 140 obrotach 1.730 KM.

NOWE MOTOROWCE HALAND AFRIKA LIJN.

16 czerwca spuszczono na wodę w Amsterdamie „Bloemfontein“, — pierwszy z dwu wielkich motorowców holendersko - afrykańskiej linji. Poraz pierwszy w tego rodzaju ceremonji zastosowano radja jako sposobu powodującego początek spuszczania statku

na wodę! naciśnięciem guzika w Pretorji (Południowa Afryka) przez premjera Unji Południowo - Afrykańskiej, Hertzoga i w Hadze przez premjera Colyna (te naciśnięcia musiały być zsynchronizowane) wywołano rozłączenie hamulców, utrzymujących statek o wyporności 17.000 ton na pochyłości stoczni.

Linja ta jako ekspresowa jest całkiem nowa. Statki o szybkości 16 węzłowej dadzą szybkie połączenie Rotterdamu i Antwerpji z południową Afryką w 17 dniach. Odjazdy będą raz w miesiącu i pierwszy odjazd nastąpi już 6 listopada rb. Ponieważ dwa statki nie wystarczają dla utrzymania linji — przebudowuje się trzeci statek — nieco mniejszy (ex „Nieuwkerk") z turbinowca na motorowiec, o silniejszych motorach. Statki przed Capstadem nie będą zawijać nigdzie prócz Dover i Las Palmas, lecz od Capstadu począwszy wchodzić będą kolejno do licznych portów południowej i wschodniej Afryki.

NOWY PORT W DANJI.

Zakończone są już pertraktacje pomiędzy Rządem duńskim, a zarządem miasta Naestved (13.000 mieszkańców) w sprawie budowy kanału i portu przy tem mieście, które się znajduje w bezpośredniem zapleczu Karrebaeksminde. Ponieważ budowa nowego portu łączy się z rozbudową kosztem 3 mil. koron istniejącej tam papierni, to przewidywać można, że jednocześnie z otwarciem portu w Naevsted rozpocznie się import od niego surowców potrzebnych dla fabrykacji papieru i ewent. celulozy.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

W SPRAWIE DOKŁADNEGO WYPEŁNIANIA ZAŚWIADCZEŃ KOMPENSACYJNYCH.

Urząd Celny w Gdyni, przez który przechodzi znaczna część premjowanego wywozu, zwrócił uwagę Izby naszej na niezgodności, zachodzące często w danych zawartych w zaświadczeniach o kompensacyjnym wywozie, wystawianych przez Izby z danemi w zaświadczeniach na zwrot cła, wystawianych przez organizacje branżowe.

Niezgodności te, zachodzące zarówno co do wagi, jak i wartości towaru, utrudniają dokonanie odprawy celnej, narażają firmy eksportowe na zwłokę i straty, oraz skłaniają urzędy celne w kierunku formalistycznej i drobiazgowej kontroli. Celem uniknięcia na przyszłość tych rozbieżności Izba wymagać będzie od eksporterów, otrzymujących zaświadczenia kompensacyjne na towary, korzystające ze zwrotu cła, przedstawiania zaświadczeń na zwrot cła przed wydaniem zaświadczenia kompensacyjnego.

Ponadto w Urzędzie Celnym w Gdyni uskarżano się na niedokładne wypełnianie przez związki branżowe zaświadczeń na zwrot cła, które często są wystawiane bez daty, z pomyłkami w numeracji itp. Izbie okazano szereg zaświadczeń na meble gięte, wyroby włókiennicze i metalowe, w których miały miejsce niedokładności tego rodzaju.

KONTYNGENTOWANIE IMPORTU OTRĄB PSZENNYCH W FINLANDJI.

Na zasadzie porozumienia fińsko - francuskiego z dnia 2 czerwca br. w sprawie importu do Finlandji otrębów pszennych (farines fourragères de froment) wprowadza się z ważnością natychmiastową kontyngent na import otrębów pszennych, których najniższa naturalna zawartość popiołu wynosi 2,4 proc., przyczem jako podstawę do kalkulacji wzięte są liczby importu takich pszennych otrębów w terminie 1 września 1933 r. — 26 lutego 1934 r., który wynosił ogółem 29.924 ton.

Jednocześnie udziela się Francji prawo wprowadzenia w terminie 1. 3. — 1. 9. 1934 r. — ogółem 7.387 ton otrębów pszennych, z czego jednak 80 proc. — czyli 3.283 ton denaturowanych drogą farbowania. Na zasadzie klauzuli największego uprzywilejowania korzystać będą z kontyngentu wyłącznie Holandja i Polska.

Udział Polski w powyższym kontyngencie (około 29.924 ton) wynosić ma 4.927,6 ton otrąb pszennych niefarbowanych oraz 3.982,9 ton otrąb farbowanych. Polska w terminie 1 marca — 31 maja 1934 r. wykorzystała całkowicie kontyngent otrąb pszennych niefarbowanych, pozostaje więc na 1. 9. dla Polski jedynie około 600 ton otrębów pszennych farbowanych. Import polskich otrąb pszennych niefarbowanych jest na skutek tego zabroniony do 1. 9. br., kiedy nowy półroczny termin kontyngentowy miałby się rozpocząć.

Przy tej sposobności Poselstwo podaje dla orjentacji następującą tabelę porównawczą ilustrującą import otrąb pszennych w terminie 1. 3. — 31. 5. 1934 r. (w tonach tak farbowanych, jak i niefarbowanych razem):

Francja	Holandja	Polska
1.534	1.617	8.822

Poselstwo R. P. w Helsinkach.

DRUGI KONKURS P. N. „DOBRY EKSPORT".

Wzorem roku ubiegłego Państwowy Instytut Eksportowy urządza w najbliższych miesiącach drugi konkurs p. n. „Dobry Ek-

sport". Polega on — jak wiadomo — na tem, że towary polskie, opakowane do dalekiego transportu, odbywają dłuższą podróż morską i wracają do Polski, poczem porównywane są z duplikatami identycznych towarów, przechowywanych w Polsce w możliwie najlepszych warunkach składowania.

Towar, który przeszedł ten uciążliwy transport, jest porównywany przez ekspertów z towarem, przechowywanym w kraju i na podstawie tych badań opracowane są wnioski praktyczne co do opakowywania towarów na transport morski.

W roku ubiegłym taki konkurs, połączony z pokazem wzbudził żywe zainteresowanie i stal się podstawą do wprowadzenia szeregu ulepszeń w technice eksportowej.

Dowiadujemy się, że w r. b. towary, uczestniczące w konkursie, przewiezione będą na statkach Far East Line na trasie Gdynia — Jokohama — Gdynia. W ten sposób przejdą one dwukrotnie przez najgorętsze morze świata — morze Czerwone, przez gorący i wilgotny pas Oceanu Indyjskiego i burzliwe morza chińskie. W roku ubiegłym, jak wiadomo, konkurs odbył się na trasie Gdynia — Nowy York — Rio de Janeiro — Buenos Aires — Gdynia.

Tegoroczny konkurs będzie miał miejsce w miesiącach jesiennych. Firmy, zainteresowane w konkursie, mogą się zgłaszać po informacje i warunki konkursu do Państwowego Instytutu Eksportowego.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU ROŚLIN STRĄCZKOWYCH W SYRJI.

Z produktów strączkowych rynek syryjski, z powodu niewystarczającej dotychczas produkcji krajowej, konsumuje corocznie znaczniejsze ilości sprowadzanej fasoli i grochu barwy zielonej.

Fasoli sprowadzono do Syrji w roku 1932 — 646 ton, a w roku 1933 — 783 ton. Gatunku małego i średniego dostarcza głównie Bułgarja i Rumunja, a dużego (około 25% ogólnego zapotrzebowania) Grecja i Francja. Import następuje w miesiącach wrzesień-kwiecień. Zapotrzebowanie odnosi się w 75 proc. do fasoli koloru białego. Opakowanie w workach jutowych po 100 kg. brutto za netto. Zapłata następuje za gotówkę za wydaniem dokumentów przewozowych.

Firmy syryjskie interesują się importem z Polski głównie fasoli dużej gatunku „gros-gros" przebranej ręcznie, której Saloniki i Marsylja nie są w możności dostarczyć w odpowiedniej ilości. Co się zaś tyczy gatunków mniejszych, firmy te są zdania że z powodu gorszych warunków transportowych z Polski w porównaniu z Rumunją i Bułgarją, konkurencja dla tych produktów polskich na rynku syryjskim byłaby utrudniona.

Ceny zagranicznych produktów strączkowych na rynku syryjskim podlegają zwykle w ciągu sezonu importowego pewnym wahaniom. Ostatnie ceny za tonę cif Bejrut wynosiły:

„gros - gros"	Frs.	1350
duży	„	900—1000
średni	„	700
mały	„	500

Wielkość importu grochu zielonego suchego trudno jest oznaczyć z powodu zaklasyfikowania go w syryjskiej statystyce przywozowej łącznie z bobikiem. Głównym jego dostawcą, w tym samym sezonie co fasoli, jest Holandja, która dostarcza w workach jutowych a 50 i 100 kg. Zapłata następowała również za gotówkę. Ostatnie ceny tego artykułu za tonę cif Bejrut podano: Frs. 1200 lub Guld. hol. 125.

Na groch żółty „pois chiches" istnieje mniejsze zapotrzebowanie. P. I. E.

OPŁATA OD IMPORTU ŻYTA DO BELGJI.

Rząd belgijski wprowadził na żyto z dn. 18 czerwca r. 1934 opłatę licencyjną w wysokości 10 franków od 100 kg. Opłatę taką dotychczas opłacała jedynie pszenica i jęczmień.

Projektowane jest podobno wprowadzenie podobnej opłaty na kukurydzę ze względów fiskalnych, ponieważ, jak wiadomo, Belgja nie jest producentem kukurydzy.

Opłata od żyta jest motywowana nierentownością, przy obecnych cenach, produkcji żyta w Belgji. Zarządzenie łączy się z akcją, prowadzoną od dłuższego czasu na rzecz tak zw. waloryzacji zbóż w Belgji.

Ponieważ produkcja żyta w Belgji nie wystarcza na pokrycie zapotrzebowania, przypuszczają zainteresowani, że dzięki ustaleniu opłaty producenci belgijscy będą mogli sprzedać swą produkcję po lepszej cenie przed październikiem br., to jest w okresie, kiedy wwóz żyta jest stosunkowo słaby.

P. I. E.

POLSKO — FIŃSKI UKŁAD HANDLOWY.

W dn. 30 ub. m. podpisany został w Warszawie przez p. ministra Spraw Zagranicznych Józefa Becka i posła nadzwyczajnego Finlandji min. Idmana protokół taryfowy, stanowiący uzupełnienie traktatu handlowego między Polską a Finlandją z dnia 10 listopada 1923 r.

Na podstawie tego protokółu Polska przyznała Finlandji szereg zniżek celnych, między in. na: papier, tekturę, miazgę drzewną, noże fińskie, masielnice, wirówki do mleka itd.

Ze swej strony Finlandja udzieliła Polsce stabilizacyj celnych m. in. na następujące artykuły polskiego eksportu: chmiel, kwas siarczany, miedź, cynk, biel ołowianą itd.

Protokół zawarty został na okres roczny poczem może być automatycznie przedłużony.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 DO 27 CZERWCA 1934 R.

BELGJA. Z natychmiastową mocą obowiązującą podwyższył Rząd belgijski do wysokości 10 fr. od 100 kg. opłatę licencyjną od żyta.

BUŁGARJA. Terminy płatności zobowiązań przez firmy importowe uległy w myśl zarządzenia Banku Narodowego przesunięciu o 3 do 6 miesięcy i stosowane są wobec krajów, mających z Bułgarją umowy rozrachunkowe. W stosunkach z innemi krajami terminy płatności były już uprzednio znacznie dłuższe.

CZECHOSŁOWACJA. Z ważnością od 7. VI. 1934 został zaszeregowany do systemu pozwoleniowego przywóz następujących artykułów:

Poz. 10 winogrona suszone, koryntki, 29 proso, 32b łubin, 35 winogrona świeże, 44a jarzyny suszone też solone ex 61 siano, ex 92 skwarki.

Z ważnością od 15. VI. b. r. został zaszeregowany do systemu pozwoleniowego przywóz nast. artykułów: 251 a) siatki do gazu (wyżarzone i nie), 205 a) przędza konopna pojedyncza, surowa, 307 włókna kauczukowego nieoplecione (także płaskie, nie szersze niż 3 mm.)

ESTONJA. Na mocy rozporządzenia z dnia 20 czerwca r. 1934 wprowadzono zwrot cła na blachę zwyczajną o grubości 1 mm. w wysokości 2,5 cent. od 1 kg. netto i na blachę cynkową 8 centów od 1 kg.

FRANCJA. Przedłożony został Parlamentowi do rozpatrzenia projekt zwyżki cła na świece parafinowe. (poz. 321), przyczem w taryfie minimalnej zaprojektowano zwyżkę cła z 278,80 na 836 fr.w generalnej z 836,40 na 2.500 fr. od 100 kg. Jednocześnie z powyższem przedłożono projekt zniesienia podatku obrotowego i produkcyjnego od zboża i ziemniaków.

Ministerstwu Rolnictwa przedłożony został przez producentów projekt skreślenia kontyngentu na miód w ogólności i zmniejszenia kontyngentów na miód z kolonij francuskich.

Z dniem 20 sierpnia r. 1934 wchodzi w życie rozporządzenie odnośnie przymusu znakowania wszelkich kapeluszy męskich, szkieletów do parasoli z rączkami lub bez i małych zegarków stojących; z dniem 18 sierpnia drewnianych rączek do narzędzi rolniczych i albumów. Wyczerpane zostały kontyngenty w stosunku do autres pays na przyrządy do doświadczeń fizycznych, obuwie skórzane męskie, akumulatory, meble i ich części.

Rozporządzeniem z dn. 15 czerwca 1934 r. podwyższona została do wysokości 10 fr. za 100 kg. opłata licencyjna od ryżu.

Na mocy rozporządzenia z dnia 10 czerwca 1934 zabroniony został import i tranzyt bydła żywego i produktów zwierzęcych w stosunku do tych państw, które stosują jakiekolwiek represje do takich towarów francuskiego pochodzenia.

GRECJA. W dniu 13 czerwca r. 1934 ogłoszone zostało rozporządzenie odnośnie kontyngentów na drugie półrocze r. b. Termin skontyngentowania importu przedłuża się do 31 grudnia r. 1934. Izby handlowe i przemysłowe przydzielają kontyngenty, tak jak to miało miejsce w półroczu ubiegłem. Termin niewyzyskanych kontyngentów w okresie ubiegłym przedłużony został do 15-go. czerwca r. 1934.

HISZPANJA. Dekretem z dn. 7 czerwca r. 1934 ustanowiony został kontyngent na węgiel drzewny na 3 kwartał r. b. w wysokości 10173 ton.

Z dniem 25 czerwca r. 1934 skontyngentowany został przywóz podkładów kolejowych, słupów telegraficznych, kopalniaków, desek grub. do 40 mm. blach żelaznych i stalowych, motorów Diesla, motorów elektrycznych, motocykli, mydeł toaletowych oraz esencyj pachnących bezalkoholowych. Bez ograniczeń wejdą tylko wysyłki nadane bezpośrednio do Hiszpanji najdalej 24 czerwca r. 1934.

HOLANDJA. Odnośne władze celne wyjaśniają, że klepki do beczek, dna i pokrywy drewniane w stanie pojedynczym nie są zabronione do przywozu i cło wynosi 6% ad valorem + dodatkowa opłata w wysokości 5%, tak że łączna opłata celna wynosi 11% ad valorem.

Przedłużone zostało do 31 stycznia r. 1935 kontyngentowanie importu kaszy.

Rząd podobno opracowuje projekt skontyngentowania wwozu materjałów i wszelkich wyrobów z lnu, półlnu i konopi. Projekt rzekomo przewiduje ustanowienie lat bazowych 1931 i 1932; ustawowo przysługiwać ma 65% przeciętnego importu podczas lat bazowych.

HONDURAS. W myśl dekretu z 11. V. 1934 r. utworzona zostaje komisja dewizowa, która posiada monopol handlu dewizami i sprawuje kontrolę eksportu. Dewizy nie pochodzące z eksportu, nie podlegają Komisji dewizowej.

INDOCHINY. Obowiązujący we Francji przymus znakowania krajem pochodzenia importowanego masła, miodu, owoców, jaj, wyrobów z papieru i artykułów biurowych nie obowiązuje przy imporcie tych towarów do Indochin.

IRLANDJA. Z dniem 11 czerwca podwyższono premje wywozowe na mięso z owiec i baranie z 10 na 16 szyl. od cwt.

ŁOTWA. Projektowane jest wprowadzenie zwyżki cła na szereg towarów. W pierwszym rzędzie zwyżkami mają być objęte wyroby gotowe i surowe. Zwyżki mają mieć zdecydowanie fiskalny charakter.

NIEMCY. W dn. 11 czerwca r. 1934 ogłoszone zostało rozporządzenie, dupuszczające urząd celny w Lublińcu do odprawy transportów jagód pochodzenia polskiego.

Sytuacja dewizowa w Niemczech spowodowała wydanie zarządzenia, które uzależnia przydział dewiz w danym dniu od wysokości wpływu dewiz do Banku Rzeszy w tym samym dniu. Począwszy od 25 czerwca r. 1934 dewizy są przydzielane w ten sposób, przyczem w pierwszej linji zaspakajane są należności za import surowców i środków niezbędnych do życia. Podstawę przydziału stanowią jak dotąd pozwolenia specjalne i ogólne urzędów dewizowych. Zapłaty uskuteczniane w drodze rozrachunków są również podporządkowane nowym zarządzeniom. Wydawane w obrocie towarowym pozwolenia dewizowe mają obecnie stanowić tylko podstawę do ubiegania się o dewizy. Ogólne pozwolenia mają być od dn. 1. VII. 34. zreformowane. Wpłaty na konta specjalne, wynikające z porozumień rozrachunkowych, nie są objęte tem zarzadzeniem.

NIKARAGUA. Rozporządzeniem z dn. 23 kwietnia r. 1934 wprowadzony został podatek od olejów i tłuszczów.

SZWECJA. Parlament szwedzki uchwalił w dniu 13 czerwca b. r. cło na siarczan amonu w wysokości 3 koron na 100 kg. Ustawa obowiązywać ma w ciągu następnych trzech lat.

Ustawa była przez wnioskodawców umotywowana koniecznością ochrony przed dumpingiem zagranicznym na szkodę przemysłu szwedzkiego, wytwarzającego siarczan amonu.

WIELKA BRYTANJA. W dn. 20. VI 34 wniesiony został do Izby Gmin projekt ustawy, która ma wejść w życie 1. VII. 34. Ustawa przewiduje utworzenie urzędów clearingowych, udzielenie Board of Trade pełnomocnictw w zakresie wprowadzenia kontyngentów lub zakazów importu wobec krajów stosujących taki system itp.

W związku z wprowadzeniem w dn. 7 czerwca r. 1934 zwyżki cła na rakiety tenisowe odnośne władze celne wyjaśniają, że zwyżka ta odnosi się do rakiet, ważących ponad 9 uncji sztuka.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Duża firma w Gibraltarze z oddziałem w Marokku, zainteresowana jest objęciem przedstawicielstw firm polskich. E/15440/21/Ch.

Firma amerykańska poszukuje dostawców różnego rodzaju drobnych artykułów, których cena nie powinna przekraczać pół dolara. P/15088/59/Sz.

Firma w New Yorku interesuje się wyrobami koszykarskiemi. P/15087/49/Sz.

W Holandji istnieje zapotrzebowanie na sztuczne kwiaty, czapeczki trykotowe damskie, fantazyjne, na metalowe ozdoby do kapeluszy. P/15367/64/Sz.

Firma holenderska poszukuje dostawców obręczy wiklinowych do beczek. P/15705/49/Sz.

Firma argentyńska interesuje się importem z Polski błyskawicznych spinaczy. P/15096/5C/Ro.

Firma portugalska interesuje się importem surowej przędzy lnianej, używanej do fabrykacji wężów parcianych i pasów. P/15299/51/R.

Bliższe informacje w powyższych sprawach mogą uzyskać zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Firma hiszpańska „Rinwald & Tautz, Suc". Bilbao, Alameda de Recalde 23 (adres telegr. „Ringwald") ofiaruje dla polskich eksporterów swoje usługi, jako importer na własny rachunek, przedstawiciel lub komisjoner w następujących artykułach:

1. drzewo, kloce łaty, deski.
2. materjały dla przemysłu meblowego (skóry i imitacje skór na obicia, sprężyny, okucia itp).
3. inne artykuły, które mogą interesować rynek hiszpański.

Firma posiada rozgałęzione stosunki na całym półwyspie iberyjskim i objeżdża ważniejsze ośrodki handlowe.

OFERTY I ZAPYTANIA FIRM AMERYKAŃSKICH.

Nr. 4052/33 — Agent amerykański reflektuje na objęcie zastępstwa sprzedaży firm polskich na Stany Zjednoczone.

Nr. 179/34 — Dom handlowy w New Yorku zakupi skrzynki do noży w stanie politurowanym.

Nr. 313/34 — Firma amerykańska poszukuje agenta komisjonera w celu zakupu białych skórek króliczych.

Nr. 209/34 — Firma importowa poszukuje dostawców nasion słonecznika.

Nr. 337/34 — Wytwórnia alkoholowa interesuje się importem z Polski butelek fasonowanych do likierów możliwie oryginalnych kształtów.

Nr. 342/34 — Destylarnia w New Yorku poszukuje kapsli butelkowych do win musujących.

Nr. 642/34 — Amerykański agent handlowy prosi o składanie próbek i ofert na jagody jałowcowe.

Nr. 662/34 — Dom handlowy w New Yorku proponuje objęcie zastępstwa sprzedaży nieprzemakalnej tkaniny t. zw. „Art - Suede" (sztuczny zamsz".)

Nr. 895/34 — Firma nowojorska pragnie nawiązać kontakt z dostawcą szczeciny przerobionej w Polsce.

Nr. 920/34 — Dom Handlowy w New Yorku pragnie importować drewniane i metalowe przybory kuchenne.

Nr. 986/34 — Firma nowojorska reflektuje na zakup żyta dla celów dystylacyjnych.

Nr. 988/34 — Firma nowojorska zakupi różne ozdoby do sukien (korale. paciorki, dżety, etc.)

Nr. 2080/34 — Zastępca sprzedaży na amerykańską pastę do czyszczenia samochodów jest poszukiwany.

Nr. 2132/34 — Importer amerykański prosi o składanie ofert na beczki do rumu i komplety klepek gotowych na wymienione beczki.

Nr. 2173/34 — Biuro nowojorskie zgłasza swoje usługi dla polskich importerów i eksporterów, podejmie się pośrednictwa, przyjmie zastępstwa. Interesuje się również zakupem w Polsce grzybów suszonych.

Nr. 2203/34 — Fabryka wodomierzy oferuje swe wyroby.

Nr. 2247/34 — Wytwórnia palenisk mechanicznych odda zastępstwo lub wyłączną sprzedaż na Polskę.

Nr. 2377/34 — Dom handlowy w Brooklynie oferuje maszyny do obrabiania metali i drutu.

Nr. 2380/34 — Przedstawicielstwo jest do oddania na alarmowe szkatuły ogniotrwałe (skarbczyki ręczne i przenośne).

Nr. 2395/34 — Importer amerykański reflektuje na dostawę nasion lnu i konopi.

r. 2419/34 — Wytwórnia dętek samochodowych samoczynnie zasklepiających otwory, odda prawo wyłącznej sprzedaży na Polskę.

Nr. 2527/34 — Biuro sprzedaży patentów i wynalazków poszukuje korespondenta w Polsce.

Poważnym reflektantom polskim Referat Eksportowy naszej Izby udzieli bliższych informacyj.

SPRAWY TARYFOWE

ZAGADNIENIE OGÓLNEJ OBNIŻKI TARYF TOWAROWYCH NA P. K. P.

W czasach ostatnich podnoszona jest sprawa konieczności generalnej obniżki taryf towarowych na P. K. P. Oświadczają się za tem niektórzy członkowie obecnego rządu — prasa rządowa (szczególnie „Gazeta Polska") w każdym niemal numerze przynosi artykuł i uwagi na ten temat — duża część sfer gospodarczych, zwłaszcza rolniczych występuje coraz głośniej z tym postulatem tak na P. R. K., jak i na zewnątrz.

Jakże przedstawia się ta ważna sprawa historycznie? Jaką była i jest sytuacja taryfowa kolei na tle kryzysu gospodarczego i spadku przewozów. który ustał dopiero w drugiej połowie 1933 r.

Pogłębiający się kryzys gospodarczy pociągnął za sobą konieczność zniżkowej akcji taryfowej na rzecz poszczególnych gałęzi życia gospodarczego. Akcja ta, rozpoczęta jeszcze w roku 1931 i prowadzona głównie w dziale taryf eksportowych. wzmożona została w roku 1932 przy jednoczesnem

rozciągnięciu jej w końcu 1932 r. również na obrót wewnętrzny, w wyniku odnośnych uchwał Komitetu Ekonomicznego Ministrów.

Generalna obniżka taryfy towarowej została zaniechana, ponieważ nie wszystkie gałęzie gospodarcze wymagały poparcia taryfowego i nie w jednakowym stopniu. Licząc się przeto z możliwościami finansowemi kolei, uznano za właściwe obniżać taryfy na takich odcinkach gospodarczych, które najwięcej tego potrzebowały, dostosowując rozmiary ulg do rzeczywistych potrzeb.

Polityka taka prowadzona była w ciągu roku 1933. W ten sposób M-stwo Komunikacji przeprowadziło dość szeroko zakrojoną akcję taryfowo — interwencyjną bez poważniejszego uszczerbku dla równowagi budżetu kolejowego. Obliczenia wykazują, że ulgi taryfowe przy przewozie towarów udzielone tylko w ciągu r. 1933 dają kwotę około 30 miljonów zł.

W ubiegłym roku sytuację taryfową kolei badała specjalna komisja taryfowa, złożona z podsekretarzy stanu Ministertw gospodarczych.

Komisja ta doszła do wniosku, że akcja interwencyjno—taryfowa winna być zaniechana, jeśli równowaga budżetu P. K. P. ma być utrzymaną. Nie wyklucza to natomiast zniżek, mających na celu wzmożenie przewozów, albo uruchomienie nowych. Chodzi tylko o to, aby dodatkowe przewozy pokrywały koszta własne kolei. W przeciwnym razie należy szukać rekompensaty w innych taryfach.

Teoretycznie mogą być brane pod uwagę cztery kombinacje:

1). Obniżka jednych taryf kompensowana jest podwyżką innych. Wówczas miałaby miejsce nie generalna obniżka, lecz częściowe ulgi, równoważone we wpływach kolejowych podwyżką taryf na inne przewozy.

2). Obniżka z gwarancją, że ubytek wpływów kolejowych z poszczególnych przewozów będzie skompensowany ilościowym wzrostem przewozów wynikającym z obniżki taryf.

3). Obniżka, podyktowana przeświadczeniem, że uchroni ona koleje przed jeszcze większym ubytkiem wpływów, który nastąpiłby jako skutek większego skurczenia przewozów, które miałoby miejsce, gdyby taryfy nie zostały obniżone.

4). Obniżka bez żadnej rekompensaty dla P. K. P., podyktowana względami ogólno—gospodarczemi.

Jak wyżej zostało wykazane, Ministerstwo Komunikacji, począwszy od r. 1932, weszło było na tę ostatnią drogę.

Musiało jednak z niej nawrócić z chwilą gdy ujawniły się dotkliwie jej skutki; po całym szeregu obniżek taryfowych przewozy wzrosły zaledwie o 1%, gdy równolegle dochody kolei zmalały o 13%..

Ostatnie posiedzenie Państwowej Rady Komunikacyjnej wykazało niemożność dalszego pójścia po tej drodze.

Nadmienić trzeba, że powszechnie obowiązującą zawsze i wszędzie zasadą jest równowaga budżetu kolejowego, stanowiącego jedną z najpoważniejszych pozycyj budżetów państwowych.

Jasnem jest, że luka w budżecie kolejowym jest równoznaczną z luką w ogólnym budżecie.

Z powyższego wynika, że obniżki generalnej taryf kolejowych nie będzie i że obniżki częściowe będą możliwe tylko w wypadkach, przewidzianych wyżej pod 1, 2 i 3.

Na tem stanowisku stoi niezłomnie Ministerstwo Komunikacji, znajdując w tem pełne poparcie Ministerstwa Skarbu.

Wszystkie zatem zmiany taryf, których domagają się obecnie sfery gospodarcze, muszą zamykać się w powyższych granicach. Wszystkie też prace Komitetu Taryfowego P. R. K. i jego komisji muszą się stosować do powyższych zasad.

Te same myśli muszą przyświecać zatem także Komisji dla komasacji taryfowej państwa, zwanej zwyczajnie (acz niezupełnie właściwie) Komisją dla zbliżenia taryfowego Kresów, a pozostającej pod kierownictwem Dr. Battaglii.

Dodać tu jeszcze należy, że wszelkie ataki na samą zasadę samowystarczalności P. K. P. muszą obecnie zawieść, ze względu na stan ogólny budżetu państwowego.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

ROKOWANIA POLSKO — GDAŃSKIE W SPRAWIE ZBYTU RYB.

Ostatnie tygodnie przyniosły nam podpisywanie szeregu umów specjalnych między Polską a W. M. Gdańskiem, regulujących stosunki gospodarczo - społeczne pomiędzy obu stronami. Umowy te przyczynią się do dalszej konsolidacji wzajemnego współżycia i pozwolą na normalne korzystanie z drugiego portu polskiego jakim jest Gdańsk,

Tak więc i w rybołówstwie morskiem należało dojść do porozumienia.

Gdańsk żyjący wyłącznie z zaplecza polskiego, szuka, rzecz jasna, jaknajwięcej korzyści z tego stanu wypływających. Gdańsk pragnie, aby surowce lub przemysłowe wyroby znalazły zbyt na rynku polskim, wobec piętrzących się trudności ulokowania tych towarów na rynku swoim lub zagranicznym. Z drugiej zaś strony rynek gdański potrzebuje

wielu towarów pochodzenia polskiego, w które to towary z rozmaitych względów zaopatrywał się gdzieindziej. Obopólna korzyść z unormowanego stanu rzeczy jest tu zupełnie jasną.

Zwłaszcza w rybołówstwie morskiem zgodne ułożenie się stosunków gospodarczych wpłynie nader korzystnie na dalszy rozwój tej dziedziny. Wspólność interesów jest tu zbyt wielką i widoczną, aby można ją było pominąć. Polska i W. M. Gdańsk posiadają rybołówstwo morskie, które ilością połowów, zatrudnionych rybaków, ilością statków i narzędzi rybackich tylko nieznacznie różnią się od siebie. Jest jednak ogromna różnica w celowości istnienia rybołówstwa morskiego. Polskie rybołówstwo morskie odznacza się ogromną aktywnością i dążnością rozwojową mającą uzasadnienie w istnieniu odbiorcy 32 miljonowego narodu, gdzie jeszcze długie lata będziemy zdani na import ryb morskich zagranicznych, gdyż nasze własne rybołówstwo nie wystarcza. W. M. Gdańsk jest natomiast tak małym stosunkowo odbiorcą ryb morskich, że jego własne rybołówstwo morskie pracować może dla odbiorców poza Gdańskiem. Dalsza rozbudowa gdańskiego rybołówstwa morskiego, wydaje się z gospodarczego punktu widzenia niecelową i przynieść może duże rozczarowanie już w najbliższej przyszłości.

Gdy polskie rybołówstwo morskie stawiało swe pierwsze kroki, Gdańsk zajmował miejsce największego odbiorcy naszych połowów i to nietylko jako spożywca, lecz również jako pośrednik (eksport łososi i węgorzy zagranicę). Jednakże rola Gdańska w miarę rozwoju handlu i przemysłu rybnego na polskiem wybrzeżu malała coraz bardziej. I tak jeżeli w roku 1925 Gdańsk odbierał sześćdziesiąt procent polskich połowów morskich, to w pierwszej połowie roku bieżącego udział Gdańska spada do pięciu zaledwie procentów. Jeszcze pięć procent, a nasze rybołówstwo stanie się zupełnie samodzielnem i niezależnem Jednem słowem obecnie już możemy się obejść bez pośrednictwa Gdańska w dziedzinie rybołówstwa morskiego, podczas gdy rybołówstwo morskie na terenie W. M. Gdańska nie może istnieć, nie mogąc sprzedać swych połowów na rynku polskim. Z tego to powodu pozycja delegacji polskiej w rokowaniach z Gdańskiem była zupełnie jasną i zdecydowaną. Na rynek polski nie można wpuścić nadmiaru produktów morskich z Gdańska (ryby wędzone, konserwy rybne) ze szkodą dla pracującego polskiego przemysłu rybnego na polskiem wybrzeżu i wewnątrz kraju. Z drugiej zaś strony, pewne gatunki ryb morskich, niezaprowadzonych na polskim rynku. mogłyby mieć pewny zbyt na terenie W. M. Gdańska, co byłoby bardzo korzystnem i dało zatrudnienie polskim rybakom morskim. Rokowania polsko - gdańskie w sprawie obrotu rybą morską toczyły się szybko w atmosferze rzeczowej i obopólnego zrozumienia, doprowadzając w dniu 2 lipca br. do uzgodnienia wszystkich spornych kwestyj. W najbliższym czasie zostanie podpisaną umowa między Rządem polskim i Senatem W. M. Gdańska. w następstwie czego pójdą już umowy wykonawcze pomiędzy odpowiedniemi branżami handlu i przemysłu rybnego.

W współżyciu Polski z W. M. Gdańskiem nastąpi więc dalsze odprężenie na odcinku gospodarczym rybołówstwa morskiego.

B. Sotkowski.

FIŃSKO — ESTOŃSKA WYPRAWA DLA POŁOWÓW I SOLENIA ŚLEDZI.

Po wojnie światowej zaznaczyła się wyraźnie tendencja ze strony państw mniej korzystnie położonych względem obfitujących w dorsze i śledzie wód połnocno-zachodniej Europy wraz z Islandją — wzięcia udziału w tych połowach. Finlandja, która uzyskała Petsamo — skrawek otwartego wybrzeża na oceanie Lodowatym tembardziej czuła się zachęconą do spróbowania połowów na wodach północnych. Po wieloletnich badaniach i próbach zrealizowano wielką trzymiesięczną wyprawę fińsko-estońską na 3 parowcach, które będą jednocześnie statkami macierzystemi kutrów rybołówczych i pływającemi solarniami i składami śledzi islandzkich.

Wybrano oczywiście wody Islandji, dla obfitości śledzia; punktu oparcia w Petsamo nie wybrano, gdyż wybrzeże to nie posiada jeszcze odpowiednio rozbudowanego połączenia wgłąb Finlandji. Manifestacyjnie jednak nazwano jeden ze statków „Petsamo", co jakby oznacza program na przyszłość i — last not least — brzmi jak tytuł do prawa połowów islandzkich. Bratnia Estonja figuruje w wyprawie z parowcem Eestirand, Eesti I, którego nazwa jest również manifestowaniem zamiaru uruchomienia dalszych numerów. A statek ma przeszło 8 000 ton nośności — więc, jak widać, — zamiary i plany są wcale poważne.

W drugiej połowie czerwca wszystkie trzy statki wyprawy zawinęły do Gdyni i wzięły u nas razem 4 400 ton węgla bunkrowego. Statki „Petsamo" i „Eestirand" są prawie równej wielkości: pierwszy ma 213 ludzi załogi, rybaków i robotników - solarzy i solarek, drugi — 170 ludzi. Trzeci statek, mniejszy, „Astrea", o nośności ok. 1 200 ton, jest statkiem operacyjno - aprowizacyjnym i liczy 80 ludzi załogi i rybaków. Statki mają na sobie liczne kutry rybołówcze, zapasy beczek, soli i część prowiantu na 3 miesiące. Powrót, spodziewany po 3-ch miesiącach, wykaże w jakiej mierze ten wielki i ciekawy eksperyment wyprawy śledziowej, połączonej z soleniem śledzi na bardzo wielkim statku macierzystym małych kutrów rybołówczych i łodzi, — odniesie powodzenie.

KRONIKA.

OTWARCIE PIERWSZEJ SMAŻARNI RYB MORSKICH W GDYNI. Jak wiadomo smażarnie ryb morskich w Anglji i w Niemczech, są to restauracje, w których za niską opłatą dostać można posiłek ze smażonej ryby morskiej. Restauracje takie cieszą się tam wielkiem powodzeniem, przyczyniając się do zwiększenia spożycia ryb morskich. Smażarnię ryb morskich w Gdyni uruchomił w porcie rybackim w lokalu wędzarni Nordia Have p. A. Siedlecki mgr. praw. Smaży się porcje z czystego mięsa dorszy, które podaje się albo na gorąco, albo też dostarcza się do domów, zakładów, obozów itp. w stanie zimnym, wymagającym jedynie odgrzania. Porcje obiadowe około 200 gramów czystego mięsa smażonego sprzedaje się po 35 groszy. Pierwsza ta smażarnia cieszy się wielkiem uznaniem zwłaszcza wycieczek z głębi kraju, które mają jedyną okazję do zapoznania się ze smacznym i pożywnym pokarmem, jakim są ryby morskie z polskich połowów.

LIGA MORSKA I KOLONJALNA Zlotu Młodzieży w Gdyni, wydawała wszystkim uczestnikom karty żywnościowe, gdzie zwłaszcza duże zainteresowanie i zdziwienie powodował kupon na banany i pomarańcze, jako produkt czysto importowy, obciążający nasz bilans handlowy. Ze słusznych powodów Ministerstwo Skarbu odmówiło zwolnienia od cła tych owoców, wobec czego młodzież zlotowa nie miała okazji do niepotrzebnego wydatku. Dziwnym natomiast wydaje się fakt nieumieszczenia na kartach żywnościowych dla młodzieży ryb morskich z połowów polskich rybaków, zwłaszcza, że Lidze Morskiej i Kolonjalnej znanym jest kryzys w naszem rybołówstwie morskiem. Pominięto więc jedyną okazję do propagandy darów polskieko morza wśród 10 tysięcy młodzieży, która na zlot przybyła do Gdyni. Z niezrozumiałych powodów Liga Morska i Kolonjalna odmówiła wstawienia ryb morskich do kart żywnościowych, mimo starań, jakie prowadzono z kół zainteresowanych w tym kierunku.

NOWY ARTYKUŁ RYBNY WPROWADZA SIĘ NA POLSKI RYNEK. Brak zbytu połowu polskich rybaków morskich, a zwłaszcza flądr i dorszy, powoduje wysiłki celem zwiększenia sprzedaży ryb morskich. Chodzi tu przedewszystkiem o zachęcenie odbiorcy ryb morskich i przekonanie go, że ryba ta jest pokarmem smacznym, tanim i pożywnym. Jednym z wysiłków jest również dostarczenie odbiorcy ryby w takim stanie, aby gospodyni w domu miała jaknajmniej kłopotu z oczyszczeniem nieznanej jej ryby. Z Gdyni wysyła się więc dorsze oczyszczone bez głów. Dalszem ulepszeniem jest wyjęcie ości z ryby, tak aby tylko samo mięso pozostało, czyli robienie tak zwanych filetów rybnych.

Otóż produkcję filetów rybnych z dorsza, rozpoczęła Hala i Chłodnia Rybna w Gdyni, na wzór filetów przyrządzanych w Anglji, Niemczech, Francji czy Danji. Świeże dorsze wprost z połowów oczyszcza się z wnętrzności, ucina głowy i wyjmuje wszystkie ości pozostawiając samo mięso. Takie mięso ryby mrozi się natychmiast.

Filety zamrożone z dorsza znajdują chętnych nabywców na całem wybrzeżu.

ZAKOŃCZENIE ROKOWAŃ POLSKO - GDAŃSKICH w sprawie wzajemnej wymiany produktów rybołówstwa morskiego miało miejsce w Gdańsku w dniu 2 lipca br. Rokowania te rozpoczęły się w dniu 25 czerwca br. w Gdyni i po usunięciu spornych punktów doszło do ostatecznego porozumienia. Ustalono więc jakie ilości ryb morskich i jakie gatunki odbierze W. M. Gdańsk w ciągu jednego roku oraz jakie ilości będzie mógł Gdańsk wywieźć na rynek polski w tym samym czasie. To porozumienie ramowe będzie podpisane przez Senat W. M. Gdańska i Rząd polski już w najbliższym czasie. Celem wykonania tego porozumienia będą w dalszym ciągu podpisane prywatne już umowy międzybranżowe, potwierdzone notarjalnie, między „Fischerversorgungsverband" ze strony gdańskiej i przedstawicielami polskiego handlu i przemysłu rybnego. Organizacja gdańska zobowiąże się do zakupienia w Polsce określonych (w ramowem rządowem porozumieniu) ilości ryb morskich, otrzymując w zamian zezwolenie na wolny wywóz do Polski przyznanych kontyngentów.

POŁOWY MORSKIE W MIESIĄCU CZERWCU przyniosły ogółem 256.100 kg ryb o wartości 97.471 zł. Na poszczególne gatunki ryb morskich przypada w kg (w nawiasie podaje się wartość jednego kilogr... w złotych):

Płastugi: stornia 148.510 kg (0,30 zł), zimnica 17.270 kg (0,30 zł), gładzica 11.030 kg (0,30 zł), skarp czyli turbot 8.880 kg (0,60 zł), troć 280 kg (4.00 zł) śledziki 920 kg (0,30 zł), węgorze 8.410 kg (1,50 zł) dorsze 43.260 kg (0,30 zł), kwapy czyli węgorzyce 11.710 kg (0,40 zł), szczupaki 3.260 kg (2.00 zł), okonie 1.360 kg (0,40 zł), płocie 710 kg (0,30 kg (0,30 zł), certy 500 kg (0,30 zł).

Podział połowów wedle miejscowości przedstawiał się następująco: A) połowy przybrzeżne: Hel 47.250 kg o wartości 15.062 zł, półwysep Helski od Jastarii do Wielkiej Wsi: 47.640 kg - 20. 143 zł, miejscowości nad pełnym Bałtykiem od Chłapowa do granicy niemieckiej: 35.420 kg — 10.923 zł, miejscowości nad Zatoką Pucką od Pucka do Obłuża: 26.190 kg — 17.935 zł, Gdynia: 60.720 kg o wartości 21.746 zł.

B) połowy dalekomorskie (Bornholm i głębia gdańska): flądry: 2.630 kg — 789 zł, dorsze: 36.250 kg — 10.875 zł.

Złowiony towar sprzedano: do Gdańska 75.880 kg — 25.148 zł, wędzarniom na wybrzeżu: 39.510 kg — — 54.338 zł.
— 17.985, innym odbiorcom na wybrzeżu: 140.710 kg

SEZON ŚLEDZI SOLONYCH IMPORTOWANYCH ROZPOCZĄŁ SIĘ przybyciem do portu rybackiego w Gdyni statku angielskiego Dalwhimnie ze śledziami szkockiemi w ilości 729/1 całych beczek i 1.421/2 półbeczek. Statek przybył z portu Lerwick mając na pokładzie również towar dla Gdańska.

Towar zaskładowano w zwykłym magazynie tranzytowym Hali i Chłodni Rybnej wobec braku miejsca w Chłodni Rybnej.

Cena za jedną dużą beczkę matisów szkockich, oolonych, loco wagon, port rybacki Gdynia wynosiła 82 zł, dwie połówki droższe o 4,50 zł.

Cena za dwie połówki matjasów 98 zł. Są to ceny o trzydzieści procent niższe od cen zeszłorocznych, co tłumaczyć należy spadkiem funta angielskiego i trwającym w dalszym ciągu kryzysem.

WĘDZARNIE NA WYBRZEŻU ROZPOCZĘŁY OŻYWIONĄ DZIAŁALNOŚĆ w związku z rozpoczętym sezonem letniskowym. Wiele obozów zaopatruje się w ryby wędzone. Wędzarnie wybierają towar zamrożony z Chłodni Rybnej w Gdyni, gdzie złożyli ryby w okresie dużych połowów i niskich cen. Zapasy w Chłodni Rybnej pozwalają wędzarniom na wykonywanie każdorazowych zleceń.

KOMUNIKATY

KONFERENCJA ZARZĄDU GŁÓWNEGO I PREZESÓW TOWARZYSTW KUPCÓW SAMODZIELNYCH W GRUDZIĄDZU.

Dnia 29 czerwca 1934 r. odbyła się pod przewodnictwem Prezesa Związku p. Tadeusza Marchlewskiego konferencja Zarządu Głównego i Prezesów niemal ze wszystkich miast Pomorza. Przedmiotem obrad była sprawa wyborów do Izby Przemysłowo - Handlowej oraz sprawozdanie za ostatni kwartał, zreferowane przez p. Dyrektora Radojewskiego.

Najważniejszym dorobkiem tego okresu jest, dzięki poparciu Województwa, pomyślnie przeprowadzona akcja walki z nielegalnym handlem domokrążnym i przekroczeniami godzin handlu. Niemal we wszystkich powiatach odbyły się już konferencje Starostw z delegatami Towarzystw Kupieckich i wszędzie uzgodniono plan tej akcji. Tam, gdzie takie zebrania jeszcze się nie odbyły, postanowiono raz jeszcze interwenjować w Województwie.

Następnie uchwalono odbyć tegoroczny Walny Zjazd Związku, jako jubileuszowy, bo zamykający 15-ty rok istnienia Związku — w Grudziądzu. Pozatem uchwalono i polecono Centrali zorganizować wycieczkę kupców o charakterze handlowym do Niemiec. Wycieczka ta ma zwiedzić ważniejsze ośrodki gospodarcze Rzeszy, ażeby, na wypadek podjęcia normalnych stosunków gospodarczych, kupiectwo było zorjentowane w sytuacji.

WALNE ROCZNE ZEBRANIE KASY POŚMIERTNEJ POD PATRONATEM ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

W dniu 29 czerwca 1934 r. odbyło się w Grudziądzu Walne Roczne Zebranie tej instytucji. Po zagajeniu zebrania przez Wiceprezesa p. Rozmiarka i uczczeniu pamięci zmarłych członków przez powstanie — wybrano marszałkiem zebrania p. Prezesa Związku Tadeusza Marchlewskiego. Bardzo szczegółowe sprawozdanie z działalności Kasy, zilustrowane statystycznemi danemi, zdał p. Sekretarz Radojewski, a w imieniu Komisji Rewizyjnej p. Dyrektor Kucharski. Ze sprawozdań wynika, że w ubiegłem 3-leciu istnienia Kasy zaszło 8 wypadków śmierci, przyczem Kasa wypłaciła zł 3.353,80, czyli przeciętnie ca 420 zł od wypadku. Wszystkie pokwitowania ze strony rodzin zmarłych zaświadczają, że wypłata następowała przeważnie w pierwszym dniu wypadku śmierci drogą telefoniczną i w tem właśnie tkwi istota pomocy Kasy. Członkowie Kasy wpłacają od wypadku po 2 złote. Członkami mogą być wszyscy członkowie Towarzystw Kupców Samodzielnych i Kół Drobnego Kupiectwa, oraz żony członków tych organizacyj.

Ażeby spopularyzować Kasę w najszerszych kołach członków Związku uchwalono jednomyślnie przeprowadzić w wielkim zakresie propagandę w Towarzystwach i z chwilą pozyskania dalszych 250 członków obniżyć składkę na wypadek śmierci na jeden złoty przy utrzymaniu dotychczasowej wysokości wypłaty. Wniosek w sprawie ubezpieczenia grupowego narazie odrzucono, uważając obecną formę za najbadziej odpowiednią. Granicę wieku dla ubezpieczonych ustalono na 60 lat, przyczem wpisowe zależeć będzie od wieku wstępującego członka.

Na wniosek Komisji Rewizyjnej jednogłośnie uchwalono absolutorjum Zarządowi, poczem wybrano nowy Zarząd w następującym składzie:

Prezes — Zygmunt Kucharski, Grudziądz, Wiceprezes — Antoni Górski, Grudziądz, Sekretarz — Jerzy Radojewski, Grudziądz, Skarbnik — Karol Piątkowski, Grudziądz, Ławnicy — Kłosowski Mieczysław, Łasin, Jaegertal Jan, Działdowo, Łobocki Bazyli, Gdynia, Braun Hipolit, Świecie, Pruszak Teodor, Pelplin, Prusiński Leon, Wejherowo.

Do Komisji Rewizyjnej weszli: Kreft, Rost i Szpitter.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Kotka piątek	Helsingfors sobota
Cieszyn	10. 7.	14. 7.	18. 7.	—	21. 7.
Capella	17. 7.	21. 7.	25. 7.	—	28. 7.
Śląsk	24. 7.	28. 7.	1. 8.	—	4. 8.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjold — z Gdyni 12/13. 8. s/s Tiber — z Gdyni 22/23. 7.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Neptun	9. 7.	14. 7.	11. 7.
Minos	16. 7.	21. 7.	18. 7.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 12. 7. — z Gdańska 14. 7.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 19. 7. — z Gdańska 21. 7.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 11. 7.

Do Helsingborg — Malmö

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 9. 7.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 9/10. 7. s/s Erna — z Gdyni 24/25. 7.

Do Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 11. 7. s/s Kastelholm — z Gdyni 1. 7.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 11. 7. — z Gdańska 13. 7.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 9. 7.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Irene — z Gdańska 7. 7. s/s Neptun — z Gdańska 14. 7.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Lothan	7. 7.	10. 7.

Rudolf	10. 7.	14. 7.
E. Russ	14. 7.	17. 7.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 21. 7. — z Gdańska 24. 7.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 6. 7. — z Gdańska 5. 7.
s/s Akershus — z Gdyni 20. 7. — z Gdańska 19. 7.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdyni 7. 7. — z Gdańska 3/5. 7. s/s Ursa — z Gdyni 25. 7. — z Gdańska 24. 7.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland). Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Śląsk — z Gdyni 10. 7. — z Gdańska 13. 7.
s/s Chorzów — z Gdyni 17. 7. — z Gdańska 20. 7.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Condor	5. 7.	7. 7.
Oscar Fridrich	9. 7.	11. 7.
Leda	12. 7.	14. 7.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s	Odjazdy—Sailings Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Śląsk	10. 7.	13. 7.	19. 7.
Irisen	17. 7.	20. 7.	27. 7.
Cieszyn	24 7.	27. 7.	2. 8.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 5. 7. — z Gdańska 7. 7.
s/s Butt — z Gdyni 16. 7. — z Gdańska 18. 7.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Orpheus — z Gdyni 10/11. 7. s/s Proteus — z Gdyni 17/18. 7.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 17. 7. — z Gdyni 19. 7.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Bałtonia — z Gdańska 10. 7. — z Gdyni 12. 7.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 11. 7. — z Gdyni 12. 7.
s/s Lublin — z Gdańska 18. 7. — z Gdyni 19. 7.

Do Leith — Grangemouth

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Corsica — z Gdyni 29/30. 6. s/s Oder — z Gdyni 6/7. 7.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — 8/9. 7. s/s Tiber — z Gdyni 22/23. 7.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 12. 7.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 12. 7.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Malaga — z Gdyni 21. 7. — z Gdańska 20. 7.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Centa — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tomsk — z Gdyni 20/21. 7.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Norland — z Gdyni 12. 7. — z Gdańska 14. 7.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Minequa — z Gdyni 10. 7. s/s Scanstates — z Gdyni 19. 7.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 21. 7.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Pacific — z Gdyni 19. 7.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore IX — z Gdańska 7. 7. — z Gdyni 9. 7. s/s Mercator — z Gdyni 23. 7

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)
Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Bagdad — z Gdyni 14. 7.

Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Madras, Calentta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tungscha — z Gdyni 23. 7.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanstates 23. 6.		s/s Scanstates — 8. 7.
s/s Scanyork — 30. 6.		s/s Scanyork — 15. 7.

Linja Gdynia—Ameryka
(Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Pułaski 6. 7.	s/s Pułaski 18. 7.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Pułaski 8. 7.	s/s Pułaski 18. 7.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.
Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Cieszyn	10. 7.	14. 7.	18. 7.	—	21 7.
s/s Capella	17. 7.	21. 7.	25. 7.	28. 7.	

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Rudolf	7. 7.	10. 7.	14. 7.
E. Russ	11. 7.	14. 7.	17. 7.
Brake	14. 7.	17. 7.	21. 7.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	18. 7.	21. 7.	24. 7.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Cieszyn 7. 7.
z Rotterdamu — s/s Chorzów 14. 7.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Leda	7. 7.	12. 7.	14. 7.
Fortuna	10. 7.	16. 7.	18. 7.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Irisen 13. 7.   z Antwerpji — s/s Śląsk 19. 7.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — Butt 7. 7. — w Gdyni 16. 7.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Neptun	5. 7.	9. 7.	11. 7.	14. 7.
Minos	12. 7.	16. 7.	18. 7.	21. 7.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lech	28. 6.	15. 7.	17. 7.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	5. 7.	8. 7.	11. 7.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lwów	5. 7.	8. 7.	12. 7.
s/s Lublin	12. 7.	15. 7.	19 7.

Porty Golfu — Gdynia

Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi				Przyjazd
	Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdańsk/Gdynia
m/s Trolleholm	—	8. 6.	13. 6.	21. 6.	10. 7.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia			Przyjazd	
	z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	Gdynia	Gdańsk
par. Bore VIII	16. 6.	18. 6.	20. 6.	19. 7.	21. 7.

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	Termin wyjścia						Przypuszczalny termin nadejścia
	Pireus	Istanbul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa Haifa	Gdynia—Gdańsk
m/s Bladand	21. 6.	26. 6.	—	18. 6.	27. 6.	14/16. 6.	21. 7.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

par. Lisboa — wychodzi z Casablanca 25/26. 6. — oczekiwany w Gdyni 10/12. 7.

CHCESZ

orjentować się w aktualnych zagadnieniach gospodarczych

ZAPRENUMERUJ

„Gospodarkę Narodową“

Niezależny dwutygodnik gospodarczy, wychodzi 1 i 15 każd. miesiąca

Prenumerata kwartalna wraz z dodatkiem „PRASA GOSPODARCZA“ 4,50 zł.

GRUPUJE

młodsze pokolenie niezależnych ekonomistów

ZAWIERA

obok artykułów teoretycznych i polityczno-gospodarczych, — obszerny dział uwag i notatek na aktualne tematy polityczno-gospodarcze

DĄŻY

do ujmowania zagadnień w sposób nowy i uwzględniający zagadnienie „długiej fali“

WSPÓŁDZIAŁA

w wytwarzaniu niezależnego, samodzielnego poglądu na sprawy gospodarcze

ŻĄDAJ BEZPŁATNYCH OKAZOWYCH EGZEMPLARZY

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, ul. Szpitalna 4 Tel. 6.76.73. Konto w PKO. 25656

ADAM TOMASZEWSKI

NOWOCZESNA ORGANIZACJA URZĄDZEŃ BIUROWYCH

GDYNIA

ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA

(W domu gdzie Izba Przemysłowo - Handlowa

KONTA BANKOWE: KOMUN. KASA OSZCZĘDNOŚCI GDYNIA — — — — P. K. O. POZNAŃ NR. 212.758

TELEFON NR. 1055

Hurtowy i detaliczny skład papieru, materjałów piśmiennych i artykułów biurowych.

Księgowość przebitkowa.

Powiększywszy zakres działania, zaopatrzyłem skład swój w duży wybór towaru.

Dostawy do urzędów i biur po niskich cenach.

Korzystne źródło zakupu dla odsprzedawców.

KUPUJ
WYROBY KRAJOWE

Pamiętaj, że każdy grosz wydany na towar zagraniczny, pogłębia — kryzys, zwiększa bezrobocie! —
Wszelkich informacyj dotyczących krajowych źródeł zakupu udziela odwrotnie:
Izba Przem.-Handlowa w Gdyni

Firmy portowe,
upoważnione do załatwiania formalności celnych w porcie gdyńskim

1. American Scantic Line, Gdynia-Port, tel. 1731, 1732.
2. Chłodnia i Składy Portowe, Gdynia-Port, tel. 2917—1579—1578.
3. Ekspedblok Dom Ekspedycyjno-Transportowy, Gdynia, ul. Świętojańska, dom Łończuka, tel. 1262. (Centrala Warszawa).
4. C. Hartwig, Gdynia, ul. Portowa, tel. 2911. (Centrala Poznań).
5. Juljusz Hermann i Spółka, tel. 1258. (Centrala Warszawa).
6. B. Henner i E. Hermann, Gdynia, ul. 10 Lutego 21, tel. 26-37.
7. Minkiewicz Tadeusz, Dom Handlowo-Ekspedycyjny, Gdynia.
8. Ludwik Modelski — Gdynia, Starowiejska 9.
9. „Pantarei", Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe, Sp. Akc., Gdynia-Port, tel. 2977—1638—1679—1689.
10. Polskarob, Gdynia, ul. Świętojańska.
11. Polski Lloyd, Sp. Akc. Gdynia, ul. Świętojańska, tel. 1432. (Centrala (Warszawa).
12. „Przewóz" Sp. z o. o. Gdynia, ul. Portowa, tel. 13-87, 23-88.
13. Północne Towarzystwo Transportowe i Ekspedycyjne Sp. Akc., Gdynia-Port, tel. 1261. (Centrala Warszawa).
14. Schenker i Spółka — Międzynarodowe Transporty, Gdynia, ulica Starowiejska, tel. 2924. (Centrala Warszawa).
15. Izaak Sztejn, Dom Handl.-Ekspedycyjny (Centrala w Białymstoku) Gdynia.
16. „Warta", Tow. Ekspedycyjne, Sp. z ogr. odp. Gdynia-Port, tel. 1931—2760.
17. Składy Towarowe „Warrant" Sp. Akc. Gdynia, ul. Portowa.
18. Warsz. Tow. Transportowe — ul. Świętojańska, tel. 2946—1344—2850.
19. Józef Wisławski, Gdynia, Świętojańska 110.

LISTY PRZEWOZOWE
Z DRUKIEM FIRMY

wykonują po najtańszych cenach

ZAKŁADY GRAFICZNE BOLESŁAWA SZCZUKI

Telefon 80 Wąbrzeźno - Pomorze ul. Mickiewicza 1

Leonard Hybichow

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca od wagi, miary i ilości towarów. Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA-PORT — Telefon 15-24

Feliks Guziewicz

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów, Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — Tel. 10-25

BIURO BUDOWLANE

F. SKĄPSKI i S-ka, INŻYNIEROWIE Sp. Akc.

TEL. 1746-1744 GDYNIA UL. PORTOWA

Wykonuje wszelkie roboty wchodzące w zakres BUDOWNICTWA

TOWARZYSTWO SPEDYCYJNE

J. H. BACHMANN

Sp. z o. p.

Starowiejska 26 **GDYNIA** Telefony: 16-93, 16-94

Spedycja lądowa i morska Specjalność: Przeładunek bawełny

BIURO BUCHALTERYJNO-REWIZYJNE

M. PACOSZYŃSKIEGO zaprzysiężonego rzeczoznawcy ksiąg handlowych

ul. Abrahama 9 — dom Marszała — Telefon nr. 1294

Sporządzanie i analiza bilansów. Reorganizacja, rajonalizacja księgowości. Prowadzenie księgowości w abonamencie

TREŚĆ

Polska Żegluga Rzeczna „VISTULA" Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

Oddział w Gdyni — ul. Rybacka tel. 1084 i 1085

Regularna komunikacja towarowo - pasażerska

Gdynia — Tczew — Warszawa

Odjazd z Gdyni codziennie s/s „Carmen" o godz. 18-tej. — Komfortowe urządzenia i bufet na statkach gwarantują pasażerom wygodne odbycie podróży.

Normalne: I. kl. 24,— II. kl. 18,— III. kl 12,— złotych

Powrotne: I. kl. 32,— II. kl. 24,— III. kl. 16,— złotych

Dla zbiorowych wycieczek zniżki.

Przewóz towarów masowych i drobnicy w ruchu pośp. i holowniczym do 50% taniej niż koleją

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 25 lipca 1934 r. | NR. 19-20

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — Referat Prasowy, ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

ODEZWA
do sfer gospodarczych okręgu Izby

Gwałtowna klęska powodzi nawiedziła znaczne połacie naszego kraju. Wyrządziła ona olbrzymie straty materjalne, sięgające już według prowizorycznych, a więc dalekich od dokładności obliczeń, setek miljonów złotych. Setki tysięcy ludności zostało bez dachu nad głową i bez żadnych środków do życia na dłuższy okres czasu; powódź bowiem zniszczyła zbiory tegoroczne i inwentarz żywy i martwy.

Skutki tego kataklizmu częściowo dotknęły i ludność okręgu naszej Izby, ale tak ze względu na oddalenie od głównego ośrodka powodzi, jak i na możność zabezpieczenia się przed jej nadejściem, — okazują się one w formie znacznie łagodniejszej.

Nakłada to obowiązek moralny na wszystkie sfery społeczeństwa polskiego przyjścia z doraźną i możliwie najwydatniejszą pomocą ofiarom klęski.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni wzywa ze swej strony wszystkich swych członków — do poparcia darami czy to pieniężnemi, czy też w naturze, akcji lokalnych komitetów pomocy ofiarom powodzi, kładąc przy tem nacisk na konieczność niezwłocznego dania wyrazu swego współczucia dla nawiedzonych niedolą współobywateli.

REZOLUCJE I. OGÓLNO-POLSKIEGO KONGRESU CERAMICZNEGO

W dniach 29 i 30 czerwca br. odbył się w Krakowie pod przewodnictwem Radcy naszej Izby p. inż. A. Dziedziula I. Ogólnopolski Kongres Ceramiczny. Kongres ten uchwalił szereg ważnych rezolucyj, które poniżej podajemy.

Rezolucje ogólne.

1) Biorąc pod uwagę znaczny spadek cen wyrobów ceramicznych, stabilizację tych cen, oraz konieczność — ze względu na terytorjalne rozmieszczenie cegielń oraz racjonalną rozbudowę kraju — przewożenia cegły na dalsze odległości, Kongres Ceramiczny stwierdza, że obecna taryfa kolejowa na przewóz wyrobów ceramicznych jest niewspółmiernie wysoka i szkodliwa dla rozbudowy Polski. Kongres zwraca się do Rządu R. P. z prośbą o obniżkę taryfy przewozowej P. K. P. dla wyrobów ceramicznych o 60 proc., osobliwie na dalsze odległości.

Jednocześnie Kongres domaga się wydatnej obniżki taryfy kol. na miał węglowy, który jest zasadniczym surowcem dla przemysłu ceramicznego.

2) Celem pobudzenia ruchu budowlanego, zniesienie podatku miejskiego od ładunków kolejowych na materjały budowlane Kongres uważa za konieczne.

3) Wobec wybitnej sezonowości pracy w cegielniach oraz konieczności wyzyskania ciepłej pory roku Kongres domaga się na zasadzie znowelizowanej Ustawy o czasie pracy w przemyśle (art. 5) przedłużenia czasu pracy w cegielniach do 60 godzin tygodniowo w sezonie, tj. w miesiącach od kwietnia do października włącznie.

4) Wobec tego, że w kraju prawie że nie są wyrabiane nowoczesne maszyny ceramiczne, ułatwienie wwozu takowych z zagranicy jest nader pożądane ze względu na konieczność modernizacji zakładów polskich.

5) Ze względu na znaczne zadłużenie cegielń kredytami krótkoterminowemi konieczną jest zmiana tych kredytów na długoterminowe — amortyzacyjne.

6) Kongres domaga się obniżenia i zrównania dla całego kraju dolnej granicy dziennego zarobku ze zł 2 do zł 1,50, od którego składki ubezpieczeniowe obciążają wyłącznie pracodawcę.

7) Kongres uznaje, że przywrócenie kredytów na meljoracje szczegółowe jest konieczne i korzystne dla gospodarstwa narodowego Polski.

8) Ze względu na znaczne braki w fachowem wykształceniu personelu w cegielniach, Kongres wypowiada się za popieraniem szkolnictwa ceramicznego niższego i średniego. Jednocześnie Kongres gorąco zaleca jak największe zatrudnienie personelu wykwalifikowanego w cegielniach.

9) Wobec powiększenia się możliwości eksportowych dla wyrobów ceramicznych formatów niepolskich, Kongres zwraca się z prośbą do Pana Ministra Spraw Wewnętrznych o przelanie prawa udzielania zezwoleń na wyrób cegły formatów niepolskich z Min. Spraw Wewn. na Urzędy Wojewódzkie i to celem przyspieszenia toku postępowania.

10) Kongres stwierdza, że wyroby ceramiczne są półfabrykatami, przerabianemi w pokrewnych przemysłach.

11) Wobec tego, że tylko nieznaczna ilość cegielń jest członkami fachowych Zrzeszeń ceramicznych, większość zaś do Zrzeszeń nie należy i uchyla się w ten sposób od wpływów fachowych tych Zrzeszeń, Kongres wypowiada się za zastosowaniem przymusu należenia cegielń do Zrzeszeń rejonowych — na zasadzie nowej Ustawy przemysłowej, o ile rejonowe związki wypowiedzą się za przymusem.

Rezolucje w sprawie racjonalizacji budownictwa.

1) Wobec tego, że kwestją decydującą w budownictwie jest wysokość kosztów budowlanych, należy dążyć do dalszej racjonalizacji i potanienia budownictwa. Również konieczną jest stabilizacja cen na poziomach, gwarantujących opłacalność i godziwy zysk dla przemysłowców budowlanych i wytwórczych.

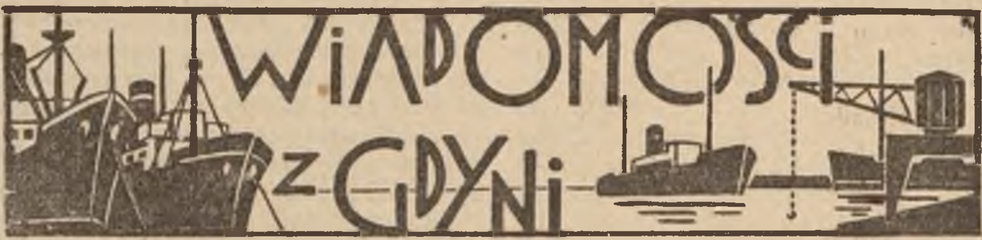
2) W tym celu należy nawiązać bliższą współpracę z jednej strony pomiędzy projektodawcami i przemysłowcami budowlanymi, z drugiej — przemysłowcami wytwarzającymi. Wspólne zjazdy, konferencje i odczyty dyskusyjne wydają się być bardzo pożądanemi.

3) Biorąc pod uwagę wielkie korzyści materjalne i gatunkowe, wynikające z szerszego zastosowania w budownictwie pustaków ceramicznych, należy specjalną uwagę zwrócić na propagowanie tego materjału wśród projektodawców, zleceniodawców i przemysłowców budowlanych. Zaleca się rejonowym Związkom Ceramicznym zająć się uświadamiającą propagandą pustaków i nowoczesnych sposobów zastosowania takowych w budownictwie.

4) Dalsza normalizacja najbardziej rozpowszechnionych typów pustaków jest pożądana.

5) Wobec dowolności, panującej w Polsce co do grubości budowy ścian w domach mie-

szkalnych, będącej rezultatem zapatrywań osobistych budujących jednostek, nie zaś wynikiem badań naukowych, I. Kongres Ceramiczny R. P. wypowiada się za ustaleniem norm minimalnej grubości ścian w domach mieszkalnych z cegły pełnej, z pustaków ceramicznych i przy zastosowaniu izolacji powietrznej w murach, przy jednoczesnym podziale Polski na rejony izotermiczne wzorem Szwecji.



ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W CZERWCU RB.

W czerwcu rb. zamorskie obroty towarowe wykazują spadek o 69.557 t. W porównaniu do tego samego miesiąca roku ubiegłego nastąpił jednak wzrost.

Zamorskie obroty towarowe w miesiącu sprawozdawczym osiągnęły liczbę 550.044 t. wobec 619.601 t. w maju rb. Z ogólnej liczby, obrotu zamorskiego 72.450 t. przypada na przywóz i 477.594 t. — na wywóz.

Analizując obydwie pozycje obrotu towarowego z zamorzem stwierdza się, co następuje:

W miesiącu czerwcu nastąpił spadek importu o 20.670 t. Na spadek ten złożyło się zmniejszenie o około 50% importu złomu. Przywóz tego artykułu wyniósł 21.950 t. wobec 43.680 t. w maju rb. Inne artykuły wykazały mniejszy spadek, a mianowicie: owoce świeże (z powodu zakończenia się sezonu na cytryny i pomarańcze) 1.845 t. (2.845 t.), tłuszcze i oleje zwierzęce — 1.033 t. (1.414 t.), skóry — 1.867 t. (2.679 t.), nasiona oleiste — 4.714 t. (6.008 t.) oraz bawełna i odpadki bawełniane — 5.347 t. (5.594 t.) Mimo spadku niektórych towarów czerwiec wykazuje również wzrost i to następujących towarów: ryż surowy — 8.129 t. (11 t.), żużle Thomasa — 3.702 t. (573 t.) i piryty — 9.245 t. (5.805 t.)

W czerwcu rb. brak pozycji fosforytów, których w maju rb. przywieziono 8.263 t. Eksport w miesiącu sprawozdawczym spadł w porównaniu do maja rb. o 48.887 t. Na spadek ten złożyło się zmniejszenie wywozu głównie towarów masowych jak cukier — 15.101 t. (17.741 t.), bekony — 1.870 t. (2.286 t.), jaja — 1.648 t. (3.032 t.), makuchy — 841 t. (3.217 t.), deski i łaty — 23.812 t. (28.969 t.), węgiel eksportowy — 386.834 t. (428.978 t.), szyny kolejowe — 1.801 t. (5.111 t.), wyroby stalowe i żelazne — 1.645 t. (1.826 t.), oraz papa, tektura i papier — 1.288 t. (1.552 t.) Wzrost wykazują następujące towary: wyroby z drzewa — 1.115 t. (431 t.), koks — 12.530 t. (9.091 t.) i węgiel bunkrowy — 18.373 t. (14.259 t.) W miesiącu sprawozdawczym podkreślić trzeba pojawienie się znowu nawozów azotowych w ilości 3.048 t.

Szczegółowe dane o imporcie i eksporcie w czerwcu rb. podaje następujące zestawienie:

IMPORT	w tonach
ryż	8.129
owoce świeże	1.845
owoce suszone	72
orzechy i migdały	20
korzenie	33
kawa, kakao, herbata	727
tytoń	552
napoje alkohol. prócz wina	7
śledzie	17
fosforyty	—
żużle Thomasa	3.702
sadze	18
tłuszcze i oleje zwierzęce	1.033
skóry	1.867
nasiona oleiste różne	4.714
oleje	156
żywica	77
kauczuk	629
wyroby gumowe	144
tłuszcze i oleje rośl.	258
asfalt	1
garbniki	744
farby	22
ruda żelazna	2
piryty	9.245
złom żelazny	21.950
cyna	13
cynk	—
metale różne	303
wyr. stal. i żel.	110
maszyny, apar. i części	254
samochody i motoc.	40
szmaty	619
celuloza	270
papa, tektura i papier	599
bawełna i odpadki	5.347
juta	941
len, konopie, sizal itp.	183
wełna i odpadki	944
różne	6.125
Razem:	72.450

EKSPORT	w tonach
mąka ryżowa i pastewna	363
cukier	15.105
napoje alkohol.	25
sól	168
bekony	1.870
wędliny	158
ptactwo bite	47
jaja	1.648
makuchy	841
melasa	—
skóry	41
deski i łaty	23.812
bale i słupy	—
wyroby z drzewa	1.115
klepki	101
dykty	592
meble gięte	246
wyroby koszykarskie	9
węgiel eksportowy	386.834
węgiel bunkrowy	18.373
koks	12.530
saletra	—
nawozy azotowe	3.048
soda	468
karbid	172
salmiak	—
biel cynkowa	166
szyny kolejowe	1.801
wyroby żel. i stal.	1.645
cynk	328
blacha cynk.	226
ruda mangan.	15
celuloza	275
papa, tektura i papier	1.288
bawełna	11
makuchy i wyr. włókien.	679
różne	3.598
Razem:	477.594

Ruch pasażerski w czerwcu rb. w porównaniu z majem, wykazuje spadek. Przyjechało do portu gdyńskiego 443 pasażerów; w tem 14 pasażerów z Anglji, 26 z Danji, 25 z Finlandji, 21 z Holandji, 2 z Niemiec, 252 ze Stanów Zjednoczonych Am. Półn., 27 ze Szwecji i 76 z Rosji Sowieckiej. Wyjechało natomiast 583 pasażerów: w tem 290 pasażerów do Anglji, 1 do Belgji, 3 do Danji, 2 do Estonji, 3 do Holandji, 136 do Łotwy, 1 do Norwegji, 7 do Stanów Zjednoczonych A. P. i 140 do Szwecji.

Ogólny ruch pasażerów w czerwcu wyniósł 1.026 osób.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W CZERWCU B. R.

Ogólna ilość towarów, przewiezionych statkami polskiej floty handlowej w ciągu miesiąca czerwca wyniosła 77.823,8 ton. Stanowiłoby to o 6.988,6 ton więcej, niż w miesiącu maju. Do sumy jednak 77.823,8 ton wliczone są 18.520 ton towarów, przewiezionych trampami Żeglugi Polskiej. Ponieważ przewozy uskutecznione za pomocą trampów nie były włączone do sprawozdania z pracy polskiej floty handlowej za maj, wydaje się koniecznem w celach porównawczych odliczyć ilość towarów, przewiezionych trampami od ogólnej liczby przewozów w miesiącu czerwcu. Otrzymamy wtedy 59.303,8 ton towarów, co stanowiłoby w porównaniu do przewozu uwzględnionych w sprawozdaniu poprzedniem o 11.531,4 ton mniej

Z ogólnej ilości przewiezionych 77.823,8 ton towarów przypadło na wywóz 65.603 ton, na przywóz 11.435 ton i na przewóz pomiędzy obcemi portami 785,8 ton. Pozatem statki Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego przewiozły pomiędzy Gdynią a Ameryką 580 pasażerów oraz na linji Constanca—Palestyna 1.447. To samo towarzystwo przewiozło pomiędzy Polską a Ameryką 420 worków poczty.

Z ogólnej ilości towarów, przewiezionych przez naszą flotę handlową na statki linij regularnych Żeglugi Polskiej przypadło 13.579 ton o 1.174 ton więcej niż w maju. Z tej ilości na wywóz przypadło 7.301 ton, czyli o 1.327 ton więcej niż w maju, na przywóz 5.962 tony o 130 ton mniej niż w miesiącu poprzednim. Pomiędzy portami przewieziono 316 ton (o 24 ton mniej niż w maju).

Z przytoczonych liczb wynika, że zmniejszenie przewozów na linjach regularnych Żeglugi Polskiej, zaobserwowane w ciągu dwóch pierwszych miesięcy II-go kwartału rb. ustało. Przewozy na poszczególnych linjach wyraziły się w liczbach następujących. Na linji Rotterdamskiej przewieziono ogółem 5.900 ton towarów (o 34 ton mniej niż w maju). Z tego przypadło na wywóz 1.896 ton i na przewóz 3.956 ton, wreszcie na przewóz między obcemi portami 48 ton; na linji Antwerpijskiej przewozy wyniosły 4.248 ton (o 743 ton więcej niż w maju), z ilości tej przypadło na wywóz 3.096 ton, na przywóz 1.042 i na przewóz między obcemi portami 110. Przewozy na linji fińskiej wyniosły 2.050 ton (o 15 ton mniej niż w maju), z czego na wywóz przypadło 1.593 ton, na przywóz 299 ton i na przewóz między obcemi portami 158.

Wreszcie na linji Gdynia—Hamburg przewieziono 1.381 ton towaru (o 65 ton więcej niż w maju), z czego na wywóz przypadło 716 ton na przywóz 665 ton.

Trampy Żeglugi Polskiej wywiozły w czerwcu 15.820 ton węgla, przywiozły zaś 2.700 ton tomasyny. Łączna ilość towarów, przewiezionych statkami Żeglugi Polskiej wyniosła więc w czerwcu 32.099 ton.

Statki Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego przewiozły ogółem w ciągu czerwca 7.824 ton, czyli, że wzrost przewozów w porównaniu do maja br. wyraził się w liczbie 78 ton. Z ogólnej ilości przewozów na wywóz przypadło 5.131, z czego na Gdynię 3.543 i na Gdańsk 1.588. Wywóz tak z Gdyni jak i Gdańska uległ obniżce, a mianowicie z Gdyni o 273 ton i z Gdańska o 332 ton.

Z poszczególnych artykułów wywozu z Gdyni nastąpił dalszy spadek wywozu szynek i bekonów (o 220 ton) z 1.595 t. do 1.375 ton; również spadł wywóz jaj o 701 ton (z 1.669 do 968) spadek tych dwóch artykułów skompensowany został częściowo wywozem masła z Gdyni do Londynu w ilości 499 ton. Wywóz drzewa z Gdańska obniżył się o 496 ton, wzrósł natomiast wywóz parafiny do 361 ton. Ilość towarów, przewiezionych z portów Londynu i Hull do Gdyni i Gdańska wyniosła 2.693 ton, w tem przywieziono do Gdyni z Londynu 774 ton i z Hull 641 ton, do Gdańska przywieziono z Londynu 286 ton i z Hull 992 ton.

Statki Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego odbyły w ciągu miesiąca czerwca dwie podróże do Ameryki i jedną z Ameryki.

Pomimo odbycia aż trzech podróży w miesiącu sprawozdawczym, ilość pasażerów, przewiezionych pomiędzy Gdynią a Ameryką, wyniosła 580 osób, co w porównaniu do 907 pasażerów, przewiezionych w miesiącu maju daje spadek o 327 osób. Równie znaczny spadek dał się zaobserwować i w przewozie towarów i poczty. Gdy mianowicie w maju przewieziono 1.894 ton towarów, to w czerwcu przewóz ten wyraził się w liczbie 594 ton (do Ameryki 514 ton, z Ameryki 80 ton). Poczty zaś przewieziono 420 worków (z Ameryki 37 i do Ameryki 383), podczas gdy w maju przewieziono w obu kierunkach 698 worków. Na linji Palestyńskiej również dał się zaobserwować spadek ruchu pasażerów. Gdy mianowicie w maju przewieziono pomiędzy Constancą a Palestyną łącznie 2.281 pasażerów, to w czerwcu ilość pasażerów spadła do 1.447 osób. Ilość towarów, przewiezionych na tej linji w czerwcu nieco wzrosła ze 381,7 ton w maju do 469,8 ton w czerwcu. Zaznaczyć wypada, że z nadejściem letniego sezonu P. T. T. O. uruchomiło w porozumieniu z Polsko-Brytyjskiem Towarzystwem Okrętowem należący do tego towarzystwa statek „Warszawa" dla celów wycieczkowych na Bałtyku. Wycieczki te cieszą się powodzeniem. Oprócz tego P. T. T. O. wzorem lat ubiegłych zorganizowało szereg wycieczek statkami transoceanicznemi do wybrzeży innych mórz.

4 statki towarzystwa „Polskarob" odbyły w miesiącu sprawozdawczym 13 podróży (o 4 podróże mniej niż w maju). W związku z tem ilość wywiezionego przez nie węgla obniżyła się z 48.410,5 t. do 36.835 t. Z wywiezionego zGdyni węgla na Szwecję przypadło 27.738,5 t. (w maju 38.845,5 t.) na Norwegję 3.100 (w maju 9.565 ton) i wreszcie na Belgję 5.978,5 ton (w maju 0 ton). Statki „Polskarob" w miesiącu czerwcu zawinęły do następujących portów: Västeras (dwa razy), Norrköpingu (dwa razy), Malmö (dwa razy), Stockholmu (dwa razy), Göteborga (dwa razy), Gandawy, Antwerpji i Kristiansand.

POŁOŻENIE GOSPODARCZE GDYNI W CZERWCU B. R.

W ogólnem położeniu gospodarczem Gdyni większe zmiany nie nastąpiły. Na rynku pieniężnym płynność naogół została utrzymana pomimo wzmożonego zapotrzebowania gotówki w związku z ożywieniem ruchu budowlanego i nadchodzącym sezonem żniw. Wypłacalność wekslowa uległa pod względem sumy ogólnej protestów zmniejszeniu ze zł 209.701,30 do zł 116.983,91. Ilość weksli protestowanych wzrosła o 25 sztuk.

6 gdyńskich instytucyj kredytowych skupiło w miesiącu czerwcu walut i dewiz na łączną sumę zł 4.655 tysięcy, czyli o miljon 500 tysięcy mniej niż w miesiącu poprzednim.

W przemyśle w ciągu czerwca panowało wielkie ożywienie.

Łuszczarnia Ryżu pracowała na trzy zmiany, zatrudniając 200 robotników. Przerobiony surowiec w ⅔ sprzedawano w kraju, resztę wywożono na eksport. Cena surowca spadła o 3%, co automatycznie pociągnęło za sobą i obniżkę ceny na ryż wyłuszczony. Olejarnia „Union" pracowała również z ożywieniem. Produkcja olejów przeznaczona była wyłącznie na rynek krajowy. Eksportowano natomiast makuchy, które na rynku krajowym narazie nie mają większego zbytu. Cena na oleje na rynku wewnętrznym kształtowała się zniżkowo. Dość dużym popytem cieszyły się oleje techniczne dla wyrobu mydeł, gdzie zastępują one łój. Fabryka Krzeseł „Gościcino" w porównaniu z ubiegłym miesiącem zwiększyła znacznie swoją produkcję. Wprawdzie eksport zmalał, ale dużą chłonność wykazał rynek krajowy. Znaczne ożywienie panowało w cegielniach i tartakach. Tartaki pracowały na trzy zmiany.

Na rynku spożywczo - kolonjalnym panował naogół zastój. „Święto Morza" nie ziściło pokładanych nadziei kupiectwa. Najwięcej zawiodły się restauracje. Obroty produktami spożywczemi były normalne. Owoce suszone przy dużych zapasach i silnej podaży wykazywały spadek cen. W owocach świeżych z powodu zakończenia się sezonu wyprzedawano resztki zapasów przy mocnych cenach, zwiększyły się obroty jedynie cytrynami. Ceny herbaty, kawy i korzeni miały tendencję zniżkową z powodu dużych zapasów, poczynionych przy zakupach spekulacyjnych przed wprowadzeniem nowej taryfy celnej.

Na rynku konfekcyjno - włókienniczym bławaty wykazały duże ożywienie przy cenach utrzymanych. Konfekcja z powodu kilku dni gorących miała również sporadyczne okresy ożywienia. Obroty w tej branży utrzymały się naogół na poziomie ubiegłego roku.

NOWE INWESTYCJE W PORCIE.

Dnia 6 lipca br. na nabrz. Angielskiem rozpoczęto roboty ziemne pod budowę stacji bunkrowej (nowe zbiorniki) dla zaopatrywania statków w płynne paliwo.

Inwestycje powyższe wykonuje Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych „Polmin".

ROZBUDOWA PORTU GDYŃSKIEGO W CZERWCU.

W zakresie robót budowlanych morskich ukończono 605 mb. nabrzeża, ustawiono 406 mb. skrzyń żelbetowych. W robocie znajduje się pomost długości 160 mb.

Roboty czerpalne wykonywane w basenie Prezydenta pod nabrzeża mola południowego oraz w III basenie wewnętrznym. Wyczerpano ogółem 67.951,72 m³ gruntu z czego 59.026,99 m³ wyrefulowano na tereny portowe. Pozatem wykonano ręcznie na placu „Pageda" 32.244,44 m³ robót ziemnych w torfie. —

W zakresie robót drogowych wykonano 14.900² robót ziemnych, ułożono 1.172 mb. krawężnika betonowego i zabrukowano 4.736 m² jezdni.

W zakresie robót budowlanych ukończono i objęto w użytkowanie budynek biura Funduszu Bezrobocia przy drodze Okrężnej o wym. 33,0 × 15,0 m. W budynku gospodarczym f-my „Progress" przy nabrzeżu Śląskiem — wykonano ocieplenie budynku o wym. 14.40 × 6,80 przez wyłożenie ścian cegłą od wewnątrz.

Przy budowie magazynu nr. 8 wykonano ławy fundamentowe pod ramy żelbetowe. Rozpoczęto ustawienie deskowania ram żelbetowych. Zabetonowano połowę stropu żelbetowego nad częścią podpiwniczną.

BEZPOŚREDNIE REGULARNE POŁĄCZENIE GDYNI Z PORTAMI INDJI BRYTYJSKICH.

Dnia 23 lipca br. zawinie do Gdyni statek „Rinda", należący do linji Wilh. Wilhelmsen — Oslo.

Statek ten o pojemności 9.430 ton zapoczątkuje bezpośrednią komunikację pomiędzy Gdynią a portami Indji Brytyjskich, która w dalszym ciągu będzie utrzymywana przez współpracujące towarzystwa Wilh. Wilhelmsen Oslo i Ostasiatiska Kompaniet w Göteborgu.

Statki tych towarzystw są to przeważnie nowoczesne motorowce o przeciętnej pojemności 9—10.000 ton, zaopatrzone w urządzenia chłodnicze, nadające się specjalnie do przewozu wysokowartościowych towarów drobnicowych.

Statki tej linji będą zawijać do portów Karachi, Bombay, Allepey, Madras, Kalkuta, Rangoon oraz do innych portów Indji w razie dostatecznej ilości ładunków.

Czas trwania podróży z Gdyni do pierwszego portu Indji przez kanał Suezki wynosi około 6 tygodni.

Oba wyżej wymienione towarzystwa utrzymywały dotychczas regularną komunikację pomiędzy portami Skandynawji i Kontynentu a Indjami. Obecnie linja ta została rozszerzona i na Gdynię, wypełniając tem samem poważną lukę w bezpośrednich połączeniach Gdyni z portami dalekiego wschodu.

Uruchomienie tej nowej linji przyczyni się niewątpliwie w znacznej mierze do rozwoju stosunków handlowych pomiędzy Polską a Indjami Brytyjskiemi i umożliwi polskim eksporterom wysyłanie towarów bezpośrednio do Indji, bez posługiwania się obcemi portami przeładunkowemi.

Nową linję zastępuje i udziela wszelkich informacyj oraz notowań stawek frachtowych firma Bergenske Baltic Transports Ltd., Sp. z o. o. w Gdyni.

ODZNACZENIA DLA DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO I DYREKTORA „ŻEGLUGI POLSKIEJ".

Dnia 14. 7. br. w godzinach popołudniowych na ss. „Gdynia" podczas rejsu z Gdyni do Jastarni poseł nadzwyczajny i minister pełnomocny Królestwa Rumunji p. prof. Cadere udekorował dyrektora Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowskiego Komandorją Korony Rumuńskiej, a dyrektora Żeglugi Polskiej i prezesa Oddziału Izby Handlowej Polsko - Rumuńskiej p. Feliksa Kollata Krzyżem Oficerskim Gwiazdy Rumuńskiej. Przy dekoracji asystowali członkowie zarządu Izby Handlowej Polsko - Rumuńskiej w Gdyni, Rada Nadzorcza „Żeglugi Polskiej" z prezesem p. Wachowiakiem na czele. —

Z Portu Gdańskiego

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W CZERWCU B. R.

Przeładunek towarów w porcie gdańskim w ciągu czerwca b. r. wyraził się w ogólnej liczbie 500.496.6 ton, co w porównaniu do poprzedniego miesiąca — maja b. r. stanowi spadek o 48.319 ton, natomiast w stosunku do tegoż miesiąca roku ubiegłego jest to wzrost bardzo poważny bo wynoszący aż 146.280,4 ton. Z ogólnej ilości przeładunków na przywóz przypadło 37.042,8 ton (o 13,4 tys. ton więcej niż w czerwcu 1933 r.) i na wywóz 463.453,8 ton (o 132.898 ton więcej niż w czerwcu 1933 r.)

Wzrost przywozu przypisać należy prawie wyłącznie wzmożonym ładunkom rud i fosforytów. Sytuacja ta uwidacznia się z przytoczenia liczb następujących: rud w

czerwcu b. r. przywieziono 6588,4 ton (w czerwcu 1933 — 3749,8 ton), siarczanów w czerwcu b. r. 1201,7 ton, gdy w czerwcu roku ubiegłego przywozu tego surowca wogóle nie było: to samo dotyczy fosforytów, których w czerwcu z. r. nie przywieziono wogóle, gdy tymczasem w roku bieżącym przywieziono poważną ilość 10278,9 ton. Wzrost przywozu dał się zanotować również przy następujących towarach — nasiona 1785,4 ton (1172.8) śledzie solone 811.9 ton (473,1) przędza wełny 120,5 ton (65,6) przędza bawełny 321,6 ton (297) szmaty 144,8 ton (91,9) żelazo surowe 360,8 ton (3,5) żelazo i stal — 1959,6 ton (288,1). Zmniejszenie wykazały towary następujące: kawa — 263,9 ton (273,3) kakao 81,7 ton (99,7) tłuszcze zwierzęce i oleje 733,8 ton (1312,1) melasa — (2214 ton) wełna 8,6 ton (182,3).

Co się tyczy wywozu, to zwiększenie obrotów spowodowane zostało przez wywóz znacznie większych ilości zboża, mąki, węgla i drzewa, czyli podstawowych, za wyjątkiem węgla, artykułów obrotu handlowego W. M. Gdańska. W konkretnych liczbach stan ten przedstawia się w sposób następujący: Pszenicy wywieziono w czerwcu b. r. 19119,2 ton (7455,8) żyta 33777,3 ton (20.758 8) jęczmienia 4399,5 ton (3430.3) roślin strączkowych 2436.6 ton (2108,8) mąki 6033,9 ton (425,9) materjałów drzewnych 77.614,5 ton (57,729,7) węgla 276.040,7 ton (201.964,7).

Zmniejszenie wywozu wykazały towary następujące: bekony 124,7 ton (163,2) smary 194,7 ton (1276,1) makuchy 67 ton (1600,2) i cynk 269,1 ton (1039,5). Rezultaty ogólne przeładunku towarów w porcie gdańskim za pierwsze półrocze b. r. w przywozie przedstawiają się w sposób następujący:

styczeń—czerwiec 1934 roku 235.317.8 ton
styczeń—czerwiec 1933 roku 189.951.8 ton
wzrost 45.366 ton

W wywozie za ten sam okres liczby są następujące:

styczeń—czerwiec 1934 roku 2870.832.4 ton
styczeń—czerwiec 1933 roku 2066.924.9 ton
wzrost 803.907.5 ton

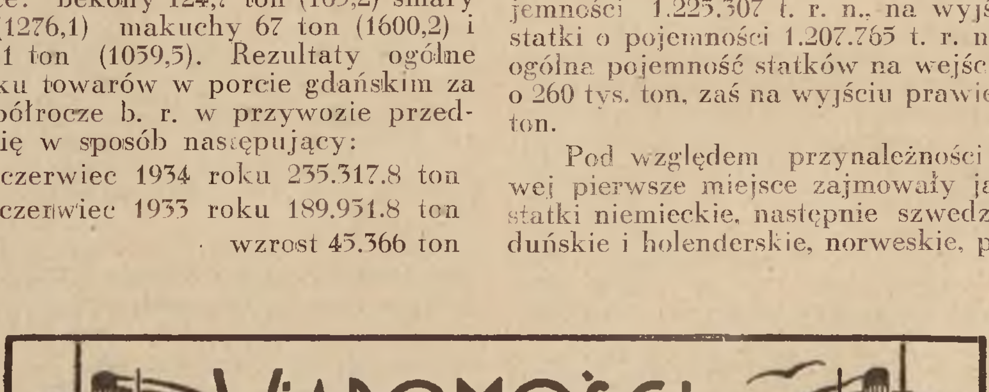
Ogólny wzrost obrotów wyniósł więc 849.273 3 czyli o prawie 38% w porównaniu do tego samego okresu z roku ubiegłego. W Gdyni wzrost przeładunków procentowo wzrósł o 28% zaś ilościowo o 728.340 ton.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM ZA CZERWIEC I ZA I. PÓŁROCZE B. R.

W ciągu czerwca b. r. do portu gdańskiego zawinęło 413 statków o ogólnej pojemności 243.333 ton rejestr. netto, wyszło zaś z portu 418 statków o łącznym tonażu 243.124 t. r. n. pod względem tonażu dał się zauważyć w porównaniu do tychże liczb z roku ubiegłego spadek na wejściu o 14.000 t. r. n., zaś na wyjściu o 27.000 t. r. n.; liczba statków natomiast tak na wejściu jak i na wyjściu była nieco większa, a mianowicie na wejściu o 30 jednostek, zaś na wyjściu o 71 jednostek, jest to wskazówką, pojemność statków, zawijających do portu gdańskiego naogól spadła dosyć pokaźnie.

Co się tyczy wyników ruchu statków za I półrocze, to przedstawia się on w liczbach następujących: na wejściu było 2.296 statków o łącznej pojemności 1.485.121 t. r. n., na wyjściu zaś 2.316 statków o pojemności 1.496.377 t. r. n. Odnośne liczby z roku ubiegłego były następujące: na wejściu 1.970 statków o pojemności 1.225.307 t. r. n., na wyjściu 1.963 statki o pojemności 1.207.765 t. r. n., czyli, że ogólna pojemność statków na wejściu wzrosła o 260 tys. ton, zaś na wyjściu prawie o 290 tys. ton.

Pod względem przynależności państwowej pierwsze miejsce zajmowały jak zwykle statki niemieckie, następnie szwedzkie, dalej duńskie i holenderskie, norweskie, polskie itd.



ORGANIZACJA RZECZOZNAWSTWA PORTOWEGO W SZCZECINIE.

Rzeczoznawcy portowi w Szczecinie są zorganizowani przy miejscowej Izbie Przemysłowo - Handlowej (Industrie u. Handelskammer zu Stettin). Rola Izby ogranicza się do rozpatrywania wniosków i badania kwalifikacyj kandydatów, ubiegających się o stanowiska rzeczoznawców portowych w tej lub innej dziedzinie, następnie zaprzysięgania ich oraz wciągania na listę rzeczoznawców. Ponieważ dla różnych towarów i czynności stoi do dyspozycji po kilku ekspertów. Izba stara się zachowywać kolejność w przydzielaniu poszczególnych rzeczoznawców dla firm lub osób, które zgłosiły podanie o wyznaczenie rzeczoznawcy w celu wydania potrzebnej opinji o towarze. Opłaty za wykonywanie czynności

rzeczoznawczych są pobierane ściśle według taryfy zatwierdzonej przez Izbę.

Do dyspozycji interesantów stoją różne kategorje rzeczoznawców, a mianowicie:

a) w odniesieniu do towarów przechodzących przez port:

1. rzeczoznawcy ilościowi oraz 2. rzeczoznawcy jakościowi;

b) w odniesieniu do potrzeb żeglugi — dyspaszerowie dla żeglugi morskiej i rzecznej oraz rzeczoznawcy dla:

1. okrętów i budownictwa okrętowego,

2. maszyn i motorów okrętowych,

3. uszkodzeń statków i różnego rodzaju reparatur,

4. żeglugi morskiej, zdatności statków, ich wyposażenia oraz ożaglowania i olinowania,

5) stwierdzenia zanurzenia i wagi okrętu według pomiaru (Tiefgangsfeststellungen und Gewichtsfeststellungen laut Eichung für Fluss und Seeschiffe),

6) żeglugi rzecznej, wyposażenia statków rzecznych, uszkodzeń i reparatur szkut, parowców rzecznych i żaglowców,

7) maszynowych urządzeń statków rzecznych.

Grupa rzeczoznawców ilościowych tworzy sobą specjalną instytucję t. zw. „Die beeidigten und öffentlich angestellten Wager zu Stettin", stojącą pod patronatem Izby. Instytucja ta pod względem formy stanowi coś w rodzaju spółdzielni, bowiem opłaty z tytułu dokonywanych ekspertyz pobierane są na rzecz stowarzyszenia i dzielone tam między członków instytucji.

Poza czynnościami właściwemi dla tego typu rzeczoznawców jak ważenie, mierzenie i liczenie towarów, członkowie tego stowarzyszenia są uprawnieni także do brania próbek z niektórych towarów jak pasza, zboża, produkty ziemniaczane, fosforyty, nasiona itd.

Podczas gdy ekspertom ilościowym przysługuje prawo brania próbek tylko niektórych określonych towarów, to ograniczenie to nie odnosi się do upoważnionych w charakterze rzeczoznawców i zaprzysiężonych przez Izbę chemików handlowych. Chemicy ci upoważnieni są tak do ciągnienia próbek jakoteż i przeprowadzania analiz jakościowych w odniesieniu do wszystkich towarów.

Stwierdzanie stanu opakowania towaru, przychodzącego okrętem oraz opinjowanie czy np. uszkodzenie danego towaru może stać w związku z wadliwem ułożeniem go w luku okrętowym lub tp. (stanung und damit zusammenhängende Schiffsangelegenheiten) należy do kompetencji specjalnego Biura Rzeczoznawców Izby (Expertenbüro der Industrie und Handelskammer). Biuro to zatrudnia w tym celu wysłużonych kapitanów i wystawia dla zainteresowanych opinje i zaświadczenia w tej materji.

Najliczniej reprezentowana jest grupa rzeczoznawców jakościowych. Na każdy rodzaj towaru, jaki przez port przechodzi, przypada po jednym, a w wielu wypadkach po kilku rzeczoznawców.

FRANCJA PRZYJĘŁA ZASADĘ SUBWENCJONOWANIA NIEKONTRAKTOWEJ ŻEGLUGI.

5-go lipca senat francuski olbrzymią większością przyjął projekt „ustawy Tasso" zapewniającej poparcie finansowe francuskiej żegludze morskiej, nie związanej z rządem kontraktami na przewóz poczty, pasażerów i towarów na określonych linjach. Chodzi tu o żeglugę nieregularną i niektóre linje, nie korzystające z subwencyj, wypłacanych w formie kontraktów. Kwota subwencji świeżo uchwalonej szacuje się na 150 mil. franków. Kwota wypłaca się za tonaż; klauzula autora projektu Tassa, dotycząca udziału rządowej subwencji w płacach załodze, w senacie upadła. Redakcja ustawy uwzględnia nadwyżki za szybkość okrętową, stawia minimalne przebiegi dobowe jako warunek wypłaty subwencji dla poszczególnych kategoryj okrętów, przewiduje specjalne zwyżki dla żeglugi do morza Czarnego. Z otrzymanej subwencji towarzystwa żeglugi winny 20% wydatkować w ciągu 5 lat na budowę na stoczniach francuskich nowych statków, łącznie z instalacjami.

Dla pokrycia wydatków, wynikających z przyjęcia nowej ustawy opłaty celne podnoszą się do 4% maksimum obecnych stawek.

DEKRET O WYŁĄCZNOŚCI PRZEWOZÓW DLA STATKÓW FRANCUSKICH.

Journal Officiel z 3. 7. ogłasza dekret umożliwiający zapewnienie w razie potrzeby wyłączności dla francuskiej bandery przewozów do Francji francuskich produktów kolonjalnych.

TRAMPING ANGIELSKI OTRZYMUJE 2 MIL. FUNTÓW SUBWENCJI.

3 lipca w izbie Gmin przewodniczący Board of Trade Mr. Runciman oświadczył, iż rząd brytyjski uchwalił wniesienie do parlamentu projektu subwencji dla żeglugi nieregularnej w wysokości 2 mil. funtów, na przeciąg jednego roku. P. Runciman powoływał się na politykę subwencyjną innych państw, wobec czego pomoc dla trampingu angielskiego ma mieć charakter czysto defensywny. W sprawie zapewnienia banderze angielskiej przewozów pomiędzy poszczególnemi częściami Imperjum p. Runciman oświadczył, że tylko w razie koniecznej potrzeby rząd sięgnie do tego środka. Przewiduje się również pomoc dla armatorów rozbierających swe statki i budujących nowe.

W ten sposób żegluga angielska, już korzystająca ze skutków dewaluacji funta ang. otrzymuje nowe wydatne poparcie, umożliwiające jej tak walkę konkurencyjną, jako też i systematyczne odnawianie tonażu. co znacznie zwiększa zdolność konkurencyjną, z powodu bardzo licznych udoskonaleń, zapewniających tanią eksploatację nowych statków.

DLACZEGO ZWYŻKA SEZONOWA OBJĘŁA W TYM ROKU RÓWNIEŻ FRACHTY ŚRÓDZIEMNEGO MORZA.

Zazwyczaj zwyżka sezonowa, spowodowana letnim eksportem drzewa obejmuje Bałtyk i skrajną północ Europy. W roku bieżącym jednakże zwyżka ogarnęła również morze Śródziemne. Jest to zjawisko wyjątkowe i tłumaczy się odmiennemi od zwyżki bałtyckiej przyczynami.

Zazwyczaj zapotrzebowanie na tonaż na La Platę rozwijało się w sierpniu i nawet we wrześniu. Pokrywało się ono w dużej mierze trampami greckiemi, hiszpańskiemi, jugosłowiańskiemi, jako statkami pochodzącemi z obwodu działania „stałej depresji frachtowej". — morza Śródziemnego. Tymczasem w roku bieżącym zapotrzebowanie zarysowało się już w maju. Ten wczesny odpływ tonażu do La Platy przerzedził podaż tonażu na morzu Śródziemnem. Drugą przyczyną wywołującą zwyżkę frachtów jest zakaz swobodnego wywozu zboża z Rumunji. Statek biorący fracht na Śródziemne morze w roku bieżącym nie ma nadziei otrzymania frachtu powrotnego, co odstręcza tonaż i również wywołuje zwyżkę. W ten sposób frachty w kierunku morza Śródziemnego zwyżkowały znacznie: tak. na węgiel frachty zwyżkowały w porównaniu do wiosny o 2 szylingi na tonie.

NIEMCY PRZYŁĄCZYŁY SIĘ DO POOLU NORWOODA.

Skandynawski Pool okrętowy Norwood, stworzony w celu utrzymania stawek frachtowych na drzewo zapewnił sobie przyłączenie się armatorów niemieckich z tonażem na 200 tysięcy standartów. Pool spodziewa się przyłączenia armatorów estońskich, łotewskich i holenderskich. Od czasu utworzenia się Poolu stawki tegoroczne na drzewo zwyżkowały o 10%. Angielski tonaż dla tego poolu nie wchodzi w rachubę: po pierwsze Anglicy mało się poświęcają specjalnie przewozowi drzewa, po drugie, część tego tonażu specjalnego już została zafrachtowana na ten sezon przez ZSSR.

POCZĄTKI WPŁYWU DEWALUACJI MARKI NIEMIECKIEJ NA MIĘDZYNARODOWE INTERESY ŻEGLUGOWE.

Byliśmy już świadkami jak dewaluacja funta stworzyła groźny handicap ujemny dla marynarek konkurujących z brytyjską. Północne państwa, oparte w swym bycie w zbyt dużej mierze o wpływy z żeglugi morskiej musiały odpowiednio zdeprecjonować swe waluty. Obecnie zarysowują się pewne skutki już samych tylko wahań kursu marki niem., które w połączeniu z naciskiem rządowym na żeglugę niemiecką stwarzają trudności dla niektórych rynków frachtowych, sąsiadujących z Niemcami.

Tak, porty belgijskie wywożą poważne ilości tomasyny w kierunku Bałtyku, otrzymując wzamian partje drzewa. Tymczasem zwyczajowe notowanie licznych frachtów na tomasynę w markach niemieckich, obecnie stając się dla niemieckich statków przymusowem, przy jednoczesnem zagrożeniu kursu marki, stwarza dla konkurencji innych statków trudną sytuację. Wycofanie się innego tonażu niż niemiecki z wywozu tomasyny na Bałtyk przynosi również straty dla portów belgijskich i ich interesantów, gdyż w powrotnych frachtach z drzewem bałtyckiem pozostają na placu już tylko statki niemieckie, które miały fracht w tamtą stronę. Tak, wahania walutowe z tendencją zniżkową, w połączeniu z przymusem wobec zależnej od państwa floty, wytwarzają trudności i wypaczają normalne stosunki konkurencji w międzynarodowych przewozach.

AUSTRJA TWORZY FLOTE HANDLOWĄ Z OPARCIEM O TRIEST.

Stosownie do umowy świeżo zawartej z Włochami. Austrja jest w stanie uruchomić własną flotę z bazą w Trieście. Początkowo statki będą nabyte okazyjnie, lecz niezwłocznie zamówi się również nowe statki, które będą się budować we Włoszech. Austrja otrzyma do swej dyspozycji place i składy tranzytowe, dla umieszczenia swych wagonów, węgla, towarów tranzytowych. Prócz ustanowienia specjalnych ceł zostaną zniżone również miejscowe opłaty i taryfy kolejowe na italskiem terytorjum.

SKŁADY WOLNOCŁOWE W SUSZAKU.

Port jugosłowiański w Suszaku, posiadający doskonałe połączenie kolejowe ze swem zapleczem środkowo - europejskiem otrzymał obecnie składy wolnocłowe, które są jedynemi tego rodzaju składami w Jugosławji. Port ten posiada bezpośrednie połączenie linjami okrętowemi z Europą Północną i Lewantem.

USTAWIENIE KOTŁÓW OKRĘTOWYCH NA WYSOKOŚCI GŁÓWNEGO POKŁADU.

Na posiedzeniu związku armatorów w Oslo na rewelacyjny temat nowego sposobu ustawienia kotłów okrętowych wygłosił odczyt dyrektor stoczni w Frederikstad p. Meldahl. Zamiast dotychczasowego ustawiania

kotłów na wręgach dennych wg. nowego systemu kotły montowane są na wysokości głównego pokładu. Zyskuje się przez to na objętości tylnej ładowni, na łatwiejszem usuwaniu popiołu, na lepszem przewietrzaniu i higjenicznej pracy palaczy, na późniejszem zalaniu kotłów w razie przecieku w kadłubie statku: nawet możliwa wada — mniejsza stateczność statku okazuje się zaletą nowego systemu. Istotnie, nowe typy statków frachtowych są raczej szerokie i płytkie, czyli posiadające nadmiar stateczności. Przez zmniejszenie tej stateczności zbytecznej statek staje się mniej sztywnym i kołysanie jego jest łagodniejsze. Pierwszym statkiem zbudowanym według nowego systemu jest francuski transportowiec owoców „Felix Henri" o pojemności 3.700 t. br.

Statek ten odbył już 7 podróży w warunkach zimowych i okazał się wysoce pewnym i wygodnym w eksploatacji. Zwiększenie ładowni w jego planach względem zwykłego typu wynosi 11%. W kotłowniach jego temperatura nigdy nie przewyższała temperatury zewnętrznej więcej aniżeli o 5 stopni.

Dwa statki z tego rodzaju instalacjami kotłowemi są obecnie w budowie na stoczni Frederikstad.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

EKSPORT DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH A. P.

W związku z podejmowaną akcją skierowania i zachęcenia producentów polskich do eksportu na rynek Stanów Zjednoczonych A. P. podajemy niżej szereg wiadomości i uwag odnośnie organizacji i zakupu towarów importowanych przez amerykańskie wielkie domy towarowe:

Większość dużych domów towarowych posiada w Europie swoich agentów zakupów (buyers). Są oni dokładnie poinformowani, jaki towar jest potrzebny, w jakim gatunku i cenie — i na terenie Europy wyszukują odpowiednie źródła zakupów, dają fabrykom wzory oraz instrukcje co do wszystkich wymogów. jakim towar winien odpowiadać — przez nich większość towarów europejskich zostaje do Ameryki importowana. Domy towarowe (Department Stores) operują przeważnie za pomocą tych „buyerów" tak, że wobec tego punkt ciężkości importu do Stanów Zjednoczonych leży nie tam, a w krajach produkcji i spoczywa w ręku buyerów.

Niestety dotychczas droga ta nie była należycie rozumiana i wykorzystana. Może jest to jeden z powodów. że nasze poczynania na gruncie importu do Stanów nie dają dotychczas większych rezultatów.

Pierwsze starania uwidoczniły pewne rezultaty w formie okazanego zainteresowania rynkiem polskim. Akcja wszczęta na miejscu w Stanach Zjednoczonych w kierunku ustalenia nazwisk i adresów powyższych ajentów dała te rezultaty, że możemy podać spis wielkich domów towarowych, adresy ich ajentów w Europie oraz rodzaj towarów, któremi się specjalnie interesują i które importują z Europy.

1) Montgomery Ward and Co., Chicago.

Jest to jedna z największych firm amerykańskich, dostarczających towar klientom swoim drogą poczty (t. zw. mail order business). Posiada ona około 500 sklepów po całych Stanach Zjednoczonych, a w samem Chicago zatrudnia powyżej 5.000 ludzi.

Firma ta zakupy swoje w Europie robi przez firmę „A. Kratly & Co" 30 Place de Meir, Antwerpja, Belgja, która posiada swój oddz. w Niemczech „A. Kratly and Co" Rosestrasse 2, Leipzig C. I. Ostatnio firma zainteresowała się możliwością zakupu w Polsce drutu kolczastego. Dotychczas zapotrzebowanie pokrywane było na rynku belgijskim przez IWECO (International Wire Export Company). Firma A. Kratly ma nawiązać kontakt z hutami na Górnym Śląsku i nawet przesłać im wzory. Jeżeli ceny i warunki sprzedaży będą konkurencyjne — Polska otrzymać może duże zamówienie. Pozatem firma powyższa zakupuje w Europie materjały na pokrycia, bieliznę stołową, pościelową itd., szkło i porcelanę, ewentualnie tanie materjały włókiennicze na ubrania.

2) Soars, Roebuck and Co., Chicago.

Jest to druga wielka firma amerykańska, podobna do poprzedniej (mail order business). Ich agentem zakupów jest w Europie Mr. Otto Horstatt, 32-34 Linden Strasse, Berlin S. W. 68.

3) Marshal Field and Co., Chicago.

Jest to największy dom towarowy w Chicago (Department Store). Ma towary w dobrym gatunku o wyższych cenach. Zakupy w Europie robi przez: Marshal Field and Company 17 Loh Strasse, Chemnitz, Germany. Sprowadza z Europy dość znaczne ilości towaru lepszej jakości np. porcelanę, płótna, wyroby drzewne, materjały na draperje, rękawiczki, buciki, perfumy itd.

4) Mandel Brothers and Co., Chicago Ill.

Duży Department Store w Chicago. Zakupy swoje w Europie robi przez „Associa-

ted Merchandising Co." 1430 Broadway, New York City, która ma agencję swą w Berlinie, 114 Lindenstrasse, Berlin S. W. 68. „Associated Merchandising Corp." jest wielkim domem importowym, który robi zakupy dla bardzo wielu firm amerykańskich. Firma „Mandel Brothers" interesuje się wyrobami płóciennemi (bielizna stołowa, pościelowa, kuchenna etc.), szkłem i porcelaną, materjałami na draperje, pokrycia i firanki, wreszcie rękawiczkami.

5) Carson Pirie, Scott and Co., Chicago.

Firma ta wysłała swoich dwóch agentów do Europy dla zakupu szkła i porcelany. Mieli oni być również w Warszawie.

6) The Fair, Chicago (State, Adams and Deaborn Sts.

Jest to również duży Department Store w Chicago. Zakupy swoje jednak robi bezpośrednio na miejscu, nie posiada w Europie swego ajenta, a towar sprowadza na zasadzie przesyłanych ofert z próbkami i cenami. Kupuje fob New-York City (tj. opłaca cło wysyłający), względnie, o ile ma już ustalony kontakt handlowy z jakąś firmą, port załadowania w Europie. Dotychczas firma ta z Polski kupowała jedynie kosze, głównie do bielizny za pośrednictwem importerów nowojorskich. Prócz tego z Europy sprowadzają głównie wyroby płócienne (bielizna stołowa, pościelowa, kąpielowa, kuchenna etc.) Wymagane wielkości wraz z orjentacyjnemi cenami fob New York City (tj. z cłem).

Naogół stwierdzić należy, że towary, któremi możemy zainteresować firmy amerykańskie są w pierwszym rzędzie: bielizna (stołowa, kuch., pościel., kąpielowa itd.) lniana i bawełniana, materjały na pokrycie i draperje, tanie materjały na ubrania, szkło, porcelana i fajans, rękawiczki (zwrócić uwagę na tamt. przepisy celne co do wymiaru rękawiczek — wszelkich informacyj w tej kwestji udzielić może Konsulat Amerykański w Warszawie) — pozatem koszyki, meble gięte, ewentualnie wyroby specjalne, jak drut kolczasty i inne.

Wobec sprzyjającej konjunktury wynikającej z dążeń ze strony odbiorców amerykańskich do zmiany źródeł zakupów w Europie, byłoby pożądanem wejście w kontakt z ajentami wspomnianych domów amerykańskich.

Byłoby również rzeczą bardzo pożądaną, aby inne gałęzie naszej produkcji jak np. przemysł tekstylny, meblowy, ewtl. stalowy (drut, rury itd.) wysłały do Stanów Zjednoczonych odpowiednich ajentów handlowych z kolekcją wzorów, cen itd. dla nawiązania bezpośrednich stosunków handlowych i pokazania tamtejszym firmom polskich towarów, które często sprowadza się tam z innych krajów dlatego, że potrafiły one w sposób rzutki i energiczny towar swój na tamt. rynku zaofiarować.

PRZYDZIAŁ W BRAZYLJI DEWIZ ZA TOWARY POLSKIE.

W związku z podjętą przez Poselstwo R. P. w Rio de Janeiro interwencją na rzecz uregulowania zaległych należności z tytułu dostaw towarów polskich, wyjaśniła Dyrekcja Banco de Brasil, że mimo chęci i gotowości ułatwienia wymiany handlowej z Polską, obecne warunki rynku dewizowego nie zezwalają na przyspieszenie zapłaty należności zagranicznych. Zapłatę tych należności wykonuje Bank w granicach możliwości rynku dewizowego, kierując się przy przydzielaniu dewiz zasadą kolejności i stosując w odniesieniu do poszczególnych krajów, utrzymujących stosunki handlowe, zasadę ścisłej równości.

Poselstwo R. P. w Rio de Janeiro.

NOWA TARYFA CELNA W HOLANDJI.

W dniu 18 czerwca 1934 r. została uchwalona przez Parlament holenderski nowa taryfa celna, która weszła w życie z dniem 1 lipca br.

Nowa taryfa ustala 4 zasadnicze grupy towarów: 1) Surowce (bez cła), 2) Półfabrykaty (cło 3 do 6% ad valorem), 3) Środki produkcyj (cło 6% ad valorem), 4) Fabrykaty (cło do 12% ad valorem). Jednocześnie zostały z dn. 30 ub. m. zniesione istniejące dotychczas następujące opłaty dodatkowe:

30% ad val. od towarów w Holandji niewyrabianych,

15% ad valorem od piwa.

20% ad valorem akcyzy na cukier.

15% ad valorem akcyzy na piwo.

Według przewidywań zwyżka stawek nowej taryfy celnej wyrazi się, nie zważając na zniesienie powyższych opłat, we wzroście dochodów Skarbu Holenderskiego z tytułu ceł o około Fl. 21.000.000 — z czego około Fl. Hol. 7.000.000,— wpłynie ze zwiększonych opłat celnych na benzynę. Ogólne ułożenie i nomenklatura taryfy pozostają bez zmian, z tem jednak, że poszczególne grupy towarów zostały bardziej zróżniczkowane.

Do pierwszej zasadniczej grupy towarów zwolnionych od opłat celnych zaliczone są wszystkie surowce oraz fabrykaty w surowej formie, posiadające cechy surowców (jak bawełna, wełna, skóry i rudy żelazne). Do tej pierwszej grupy zalicza się niektóre półfabrykaty, które mogą być uważane z punktu widzenia zapotrzebowania przemysłu holenderskiego za surowce (jak stal profilowa i w płytach, przędza itp.)

Do drugiej zasadniczej grupy ze stawką od wartości od 3 — 6% należą półfabrykaty, przyczem wysokość stawki celnej zależy od stopnia obrobienia artykułu. Tak naprz. skóra podeszwowa opłaca 3%, podeszwy 6%, drzewo piłowane 3%, dalej obrobione 6%, niepolerowany marmur — 3%, polerowany 6% ad valorem.

Trzecia zasadnicza grupa ze stawkami od wartości w wysokości 6% obejmuje środki produkcji, a więc maszyny i ich części, silniki. narzędzia itp.

Do czwartej zasadniczej grupy ze stawkami w wysokości do 12% ad valorem należą wyroby gotowe. W tej grupie rozróżnia się artykuły:

1. Nieprzeznaczone do indywidualnego użytku,
2. Niegotowe jeszcze do bezpośredniego użytku konsumenta, jak np. materjały tekstylne,
3. Zupełnie wykończone, gotowe do użytku konsumenta, bez jakiejkolwiek przeróbki, jak ubrania, obuwie, meble, instrumenty muzyczne itp.

Wysokość stawki celnej zależy od stopnia przystosowania towaru do bezpośredniego użytku konsumenta, przyczem im wyższy ten stopień, tem wyższa jest stawka celna.

Artykuły, wprowadzone do Holandji celem uszlachetnienia i ponownie wycofane zagranicę są bądź zwolnione od opłat celnych, bądź też uprawnione do zwrotu wpłaconego cła przy ich wywozie zagranicę.

Fakt, że Rząd ma prawo, w razie, o ile wpływy celne będą niższe od przewidywanych, podnieść cło na wszystkie wyroby gotowe do 12% ad valorem wskazuje na fiskalny charakter nowej taryfy celnej.

Kara za fałszywe deklarowanie towarów ustalona jest w wysokości do 1000 Fl.

Poniżej podane są nowe stawki celne na szereg artykułów:

Fajans i porcelana — 6%,
Maszyny wszelkie (m. in. do pisania) — 10%,
Aparaty radjowe i części — 12%,
Wyroby z azbestu — 6%,
Opony — 12%,
Naczynia kuchenne — 12%,
Artykuły sportowe i zabawki — 12%,
Blachy metalowe — 6% (ze szlachetnych metali — 3%),
Futra gotowe — 8%,
Puch i pierze — 6%,
Wyroby szczotkarskie — 10%,
Oprawy do okularów — 12%,
Wyroby z kauczuku, gumy i gutaperki — 10%,
Wyroby z celuloidu, galalitu, pertinaxu, bakelitu, celonu itp. — bez cła, za wyjątkiem artykułów przeznaczonych do montowania z innemi artykułami (6%),
Cement — 3%,
Chloroform — 10% (plus Fl. 5,60 od 1 kg),
Kable i druty — 10%,
Filmy kinematograficzne naświetlone — 20 cent. od 1 m.,
Sznury wszelkiego rodzaju — 10%,
Drewno piłowane — deski do skrzyń — 6%,
Drewno piłowane — surowe — 3%,
Duplex i Triplex — 6%,
Inne drzewo obrobione — 6%,
Farby drukarskie — bez cła,
Barwiki do cukierków — Fl. 5 za 100 kg.,
Czekoladki zawierające alkohol — 25%,
Aparaty Roentgenowskie — 10%,
Skóry surowe — 3%,
Wyroby ze skóry — 12%,
Półfabrykaty ze skóry — 6%,
Wyroby żelazne — 3%,
Papier — 6%, wydawnictwa w jęz. obcych — bez cła,
Papierosy — bez cła, akcyza wynosi — 45% ad val.,
Lokomotywy — 6%,
Narzędzia, jak piły, śrubokręty itp. — 6%,
Kapelusze — 12%,
Materjały tekstylne, wełniane — 6%,
Materjały tekstylne bawełniane, niebielone — 3%,
Chustki, ręczniki itd — 10%.
Ubrania, dywany — 12%,
Wyroby nożownicze — 12%,
Owoce świeże — 12%,
Jarzyny — 10%,
Mydło — w kawałkach — 12%, płatki mydlane — Fl. 2,50 od 100 kg., płynne — Fl. 1.25 od 100 kg., inne — Fl. 5 od 100 kg.,
Lak — 6%.
Łóżka — 12%, inne meble — 10%.

Poselstwo R. P. w Hadze.

ZAKAZ PRZYWOZU PASZ DO NORWEGJI.

Z dniem 1 lipca rb. wprowadzony został zakaz wwozu pasz treściwych. w tem również pasz z mięsa wielorybiego. Jednocześnie wprowadzono racjonowanie pasz treściwych. Państwowy Monopol Zbożowy został upoważniony przez Ministerstwo Rolnictwa do udzielania, aż do odwołania, zezwoleń z niniejszego zakazu. Do dnia 10 lipca włącznie wwóz pasz treściwych może mieć miejsce bez specjalnego pozwolenia: komory celne będą jednak obowiązane zdać sprawę Monopolowi Zbożowemu. jacy importerzy wwieźli paszę treściwą, w jakim gatunku i w jakiej ilości.

Dalej Ministerstwo Rolnictwa postanowiło, że do dnia 10 lipca przedsiębiorstwa hurtowe i producenci pasz treściwych z surowców importowanych, mają przesłać do Monopolu Zbożowego zestawienia dotyczące posiadanych na 1 lipca zapasów pasz treściwych.

Przedsiębiorstwa hurtowe pasz treściwych mają przesłać Monopolowi Zbożowemu sprawozdanie o swych zakupach i sprzedaży pasz treściwych.

Producenci pasz treściwych, otrzymanych z importowanych surowców, mają przesłać raport dotyczący ich sprzedaży. Pozatem wymienieni hurtownicy i fabrykanci mają również nadesłać sprawozdanie z obrotów za lata 1932 i 1933.

Monopol Zbożowy może również zażądać od producentów pasz treściwych z surowców krajowych, złożenia sprawozdań o produkcji i obrotach.

Upoważniono również Państwowy Monopol Zbożowy do wprowadzenia innych zarzą-

dzeń, któreby się okazały potrzebne dla przeprowadzenia racjonowania. *P. I. E.*

PEŁNOMOCNICTWA RZĄDOWE DO WPROWADZENIA REGLAMENTACJI PRZYWOZU W SZWECJI.

W połowie czerwca przyjęty został przez parlament szwedzki projekt pełnomocnictw dla rządu do wprowadzenia reglamentacji importu. W dziewięciu artykułach zawarte zostały przepisy ramowe, które upoważniają do uzależniania importu pewnych artykułów od uzyskiwania specjalnych pozwoleń przywozowych, udzielanych na podstawie zarządzeń królewskich. Tranzyt i magazynowanie takich towarów w składach celnych lub składach wolnocłowych w celu zaopatrzenia okrętów będzie dopuszczane, jednak dysponowanie towarami temi będzie również uzależnione od uzyskania zezwolenia.

Podania o uzyskanie pozwolenia importowego mają być wraz z wymaganemi dokumentami wnoszone do Króla na ręce Komisji Importowej, która je odsyła do Króla załączając własną opinję. O decyzji Króla zawiadamia petenta Komisja Importowa. Towar importowany bez zewolenia będzie albo konfiskowany albo też musi być wywieziony z powrotem na warunkach zawartych w ustawie celnej. Ustawa przewiduje pozatem surowe sankcje karne za niestosowanie się do jej przepisów.

Poselstwo R. P. w Sztokholmie.

URODZAJE NA OWOCE W RUMUNJI.

Z wiadomości, nadchodzących z Besarabji i z różnych okolic Rumunji, wynika, iż urodzaj tegoroczny na owoce jest bardzo wielki i gatunek owoców jest doskonały. W szczególności dobrze obrodziły morele, śliwki, jabłka i gruszki. Również urodzaj na winogrona zapowiada się bardzo dobrze.

Wiadomość ta ma wielkie znaczenie dla rynku owocowego polskiego, jako poważnego konsumenta owoców rumuńskich. Jest ona również ważna dla Gdyni, jako ewentualnego portu tranzytu owoców rumuńskich na rynek skandynawski, wchodziłyby tu w pierwszym rzędzie winogrona.

OTWARCIE POLSKIEJ IZBY HANDLOWEJ W SZANGHAJU.

W dniu 15 kwietnia rb. została ukonstytuowana i rozpoczęła swą działalność Polska Izba Handlowa w Szanghaju. Izba wspomniana ma na celu współdziałanie w rozwoju stosunków handlowych między Polską i Chinami.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 CZERWCA DO 7 LIPCA 1934 R.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK. Cło dumpingowe pobierane przy imporcie papieru zostało zniesione z dn. 8. 6. 1934 r.

AUSTRALJA. Na lipiec r. 1934 wyznaczony został kontyngent na węgiel w wysokości 65.000 ton i na koks 13.600 ton. Na polski Górny Śląsk przypada węgla 36.900 ton, Zagłębie Ostrawsko - Karwińskie 5800, niemiecki Górny Śląsk 4.400, Zagłębie Ruhry 1.400. Zagłębie Saary 3.500. Węgry 2.500, ZSSR. 1.500 ton. Kontyngent przywozowy na koks rozdzielony jest następująco: dla Polski 3,900 ton, niemiecki Górny Śląsk 2,900, Zagł. Ostrawsko - Karwińskie 2,800, Zagł. Ruhry 2,300 ton.

BELGJA. Według zarządzenia z 19. VI. 34 zarówno jaja przywożone z zagran., jak i tranzytowane oraz wystawione na sprzedaż, muszą posiadać znak pochodzenia. Zwolnione od obowiązku tego są jaja w przywozie w ilościach poniżej 100 sztuk i jaja importowane do produkcji konserw.

BULGARJA. Bank Narodowy wydał zarządzenie z dnia 26. 6. 34. które powołuje do życia biura kompensacyjne przy Izbach Handlowych, mające na celu ułatwienie przeprowadzania wymiany towarowej na podstawach kompensacyjnych.

Na listę towarów wolnych przy imporcie od cła wprowadzono szereg chemikaljów: wapno chlorowe, kwas siarkowy, soda żrąca, siarczek węgla, dwusiarczan sodowy, celuloza w płatkach, jak również kwas solny do produkcji jedwabiu.

Przywóz nowych specyfików medycznych musi uzyskać pozwolenie Gen. Dyrekcji Zdrowia. Pozatem zabroniony został bez pozwolenia tejże Dyrekcji przywóz stężonego kwasu octowego.

Główny komisarz dla spraw żywnościowych wydał zakaz wywozu zbóż, mąki i paszy. Wolny jest tylko wywóz rzepaku, ryżu, nasion słonecznikowych i innych nasion oleistych.

CHINY. Z mocą obowiązującą od 23 maja 1934 r. obniżono cło wywozowe na jaja solone i konserwowane do wys. 1 dolara od 1.000 sztuk, a na inne jaja do wysokości 3% ad valorem na przeciąg 6 miesięcy.

Od 3. 7. 34 podwyższone zostało cło przyw. na mydło przem. i lakier na 0.5%, a na pigmenty i inne chemikalja o 2 i pół proc. Cło na siarczan amonowy, barwniki anilinowe, jedwab sztuczny pozostało bez zmiany.

CZECHOSŁOWACJA. Zgodnie z rozporządzeniem Banku Narodowego z 29 czerwca 1934 r. pobierana będzie począwszy od 2 lipca br. od wszelkich tranzakcyj dewizowych, dokonywanych poza giełdą opłata manipulacyjna w wysokości ½%.

FRANCJA. Ogłoszone zostały nowe kontyngenty importowe na produkty rolne i przemysłowe na III kwartał rb.

Przymus znakowania towarów importowanych rozszerzono na papier malowany, lampy elektryczne górnicze i wszelkie artykuły porcelanowe, następnie bieliznę męską, mydła i różne chemikalja.

Z dniem 28. 6. 1934 r. podwyższone zostało cło przywozowe poz. 86C (konserwy owocowe) do 220 fr. od 100 kg brutto w taryfie generalnej, 110 fr. w taryfie minimalnej.

HONDURAS. Ustawą z dnia 27 marca br. uzupełnioną rozporządzeniem z dnia 17 kwietnia w Hondurasie zostały wprowadzone ograniczenia w wolnym handlu dewizami. Funkcje organu nadzorczego i dysponującego wyłącznie dewizami objęła Komisja Dewizowa, która przydziela dewizy importerom i skupuje równocześnie pochodzące z eksportu.

INDJE BRYTYJSKIE. Według przepisów celnych „próbki bez wartości" mogą być oclone, o ile okaże się, że próbka posiada wartość sprzedażną.

INDOCHINY. Wyznaczone zostały na okres od 1. 7. do 31 grudnia 1934 r. kontyngenty importowe na przędzę bawełnianą, tkaniny bawełniane, koce, wyroby dziane i wyroby pasmanteryjne.

W. P. IRLANDJA. Według zarządzenia min. rolnictwa zakazany został przywóz bez specjalnych poz-

woleń krup perłowych i innych jęczmiennych przetworów.

KOLUMBJA. W celu uregulowania obrotu dewizowego wydane zostało nowe rozporządzenie, według którego wszyscy posiadacze walut zagranicznych muszą je złożyć w Banku Republiki, na warunkach w rozporządzeniu ustalonych.

ŁOTWA. Komisja dewizowa uzyskała na okres od 1 lipca do 30 września rb. do rozporządzenia kwotę 10 milj. łatów, przeznaczoną na cele importu towarowego z zagranicy i zapłaty zobowiązań płatniczych wobec zagranicy. Kwoty tej bezwzględnie nie wolno Komisji przekroczyć.

Z dniem 29 czerwca wprowadzona została podwyżka stawek celnych na szereg artykułów, mianowicie m. in. na ryż, (poz. 2), sól kamienną (p. 33), klej i żelatynę (p. 43), skóry (p. 54), futra (p. 56), nasiona oleiste (p. 62), materjały budowlane (p. 65), chemikalja (p. 102, 105, 112) m. in. sodę, garbniki (p. 124), materjały wybuchowe (p. 159 — dotychczas bez cła), maszyny i aparaty (p. 167), aparaty fizykalne (p. 169), gałgany (p. 176), bawełnę, len i konopie (p. 179), wełnę (p. 181 i 182), jedwab sztuczny (p. 185), wyroby wełniane i bawełniane (poz. 202).

NIEMCY. Według zarządzenia „Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung" w przydziale dewiz na drugie półrocze rb. obowiązywać mają te same kwoty podstawowe, co dotychczas, z ograniczeniami procentowemi, ustalanemi co miesiąc (patrz „Inf. Eksp." Nr. 19, str. 8).

Specjalne przepisy ustalono dla zakupu skór, przyczem pozwolenia (Einfuhrhandelsbescheinigungen) wydawane są jedynie kupcom krajowym.

Stosownie do zarządzeń władz niemieckich rozrachunki między firmami krajowemi, które pośrednio przypadają na rzecz firm zagranicznych, uzależnione są od uzyskania pozwoleń dewizowych.

Zarządzeniem z dnia 12 czerwca r. 1934 zmienione zostały z mocą obowiązującą od 1 lipca br. stawki celne: w poz. 107 (drób) z 2,10 RM i 36 RM na 6 i 100 RM, w poz. 110 (drób) z 75, 85, 60 i 120 RM na 125, 135, 110 i 175 RM.

NORWEGJA. Z dniem 1 lipca wprowadzone zostały zmiany celne w zakresie papieru, nasion buraków pastewnych, skór. Pobierany przy imporcie niektórych artykułów (wyrobów ze złota i srebra, rękawiczek, wyrobów jedwabnych itd.), podatek rozszerzono na przywóz wyrobów szklanych (5%) i artykułów toaletowych (10%).

PALESTYNA. Na listę towarów woln. od cła wniesiono żelazo surowe, mosiądz, miedź w t. zw. „ingots", alpakę, złoto, platynę, sztuczny róg oraz papier do pakowania pomarańczy.

Cło przywozowe na jęczmień zostało podwyższone o 100%.

SZWAJCARJA. Z dniem 1 lipca 1934 r. ograniczeniami przywozowemi objęto deski (z poz. 230).

Z dniem 1 lipca 1934 r. ograniczenia przywozu mebli (poz. 265 i 267), wyrobów jedwabnych (poz. 447a, 448), palenisk kuchennych (poz. 781b), wyrobów żelaznych i nożowniczych (poz. 7888b i 810) rozciągnięto na wszystkie kraje.

SZWECJA. Parlament szwedzki uchwalił wprowadzić podwyżki stawek celnych na porcelanę i fajans. Termin, odkąd podwyżki mają obowiązywać nie został narazie ustalony.

WĘGRY. Ze względu na brak pasz rząd węgierski zabronił wywozu mąki pastewnej i otrąb.

WIELKA BRYTANJA. Z dniem 2 lipca weszły w życie w związku z zawarciem traktatu z Francją nowe stawki celne na wyroby z jedwabiu naturalnego i sztucznego.

WŁOCHY. Według oświadczenia czynników rządowych włoskie ograniczenia dewizowe z 26 maja 34 r. mają na celu tylko względy fiskalne i nie mogą wpłynąć na zahamowanie normalnych obrotów handlowych.

Instytut Bawełniany postanowił wypłacać następujące premje eksporterom produktów bawełnianych. Przy wywozie przędzy bawełnianej lir. 0,37 od każdego kg bawełny (nieregenerowanej) w niej zawartej 0.42 lir. od kg. bawełny przy wywozie tkanin bawełnianych, 0,32 lir. przy wywozie waty itp. Premja dla przędzy oraz tkanin obowiązuje od 20 maja 1934 r., dla waty od 3 maja 1934 r.

Powyższe premje będą wypłacane, o ile czysta bawełna lub jej odpadki znajdują się conajmniej w 20% w zawartości przędzy oraz tkanin, a w 8% w zawartości waty. Stosowanie premji jest również uzależnione od określonych ilości eksportowanego towaru.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

Firma angielska interesuje się importem z Polski wyrobów tokarskich w drzewie: rączek do zabawki sznurkowej, prawideł do obuwia damskiego, zatyczek do zawieszania bielizny. Wyrób tylko masowy. P/16736/40/MM.

Firma holenderska interesuje się firmami eksportującemi drzewo meblowe. P/16714/40/MM.

Firma wschodnio - pruska interesuje się importem tarcicy z Polski. P/16720/40/MM.

Firma maltańska interesuje się importem tanich cukierków oraz czekolady. P/12286/3B/Sz.

Firma palestyńska interesuje się importem wyrobów z drzewa, czekolady, perfumerji i kosmetyków, tekstyljów, maszyn, aparatów radjowych, przyborów elektrotechnicznych, części samochodowych, wyrobów gumowych. P/16112/4E/Sz.

Firma na Wyspach Kanaryjskich interesuje się importem towarów płóciennych. Równocześnie pragnie wwozić do Polski banany, pomidory, migdały itd. P/16238/46/Sz.

Firma palestyńska interesuje się importem z Polski następujących artykułów: materjały budowlane, artykuły sanitarne, drut różnego gatunku, śruby, ceramika. P/16321/4E/RO.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY TARYFOWE

UZUPEŁNIENIE CZECHOSŁOWACKO-POLSKIEJ TARYFY PORTOWEJ.

Z dniem 9 lipca br. włączono do czechosłowacko - polskiej taryfy portowej orzechy ziemne i nasiona buraków cukrowych, z dn. 12 lipca br. żelazne rury izolacyjne (tar. 104), dolomit palony, także mielony (tar. 126), mięso wieprzowe (tar. 163), siarczan że-

łaza (tar. 182), melasę (tar. 283), orzechy kamienne (tar. 284).

POLSKO-CZESKOSŁOWACKA TARYFA DUNAJOWA.

Z ważnością od 10 lipca br. wydano dodatek do polsko - czeskosłowackiej taryfy dunajowej zeszyt 2. który zawiera udogodnienia na przewóz olei roślinnych, mineralnych i smarów, glinki, ziemi zawierającej miedź, wapna bielącego, jarzyn przyprawionych, cebuli, oraz różnych nasion.

ZMIANY I UZUPEŁNIENIA POLSKO - RUMUŃSKIEJ TARYFY PORTOWEJ.

Z dniem 15 lipca br. dodatkiem II. uzupełniono polsko - rumuńską taryfę portową nowemi taryfami artykułowemi na przewóz owoców, konserw z owoców, warzyw oraz wina z Rumunji, a do Rumunji linoleum, żelaza handlowego, stali, blach, płyt i rur z żelaza oraz stali, kabli i drutu izolowanego, oraz wyrobów kauczukowych. Przesyłki, zawierające przy imporcie do Rumunji ostatnio wymienione towary, dopuszczono do zaliczenia na poczet kontyngentów, ustalonych na uzyskanie taryfy artykułowej Nr. 1.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

RYBOŁÓWSTWO PRZYBRZEŻNE CZY DALEKOMORSKIE.

Szybki rozwój polskiego rybołówstwa morskiego wysuwa na pierwszy plan zagadnienie rybołówstwa morskiego przybrzeżnego i dalekomorskiego.

Z pojęciem rybołówstwa przybrzeżnego łączy się nierozerwalnie pojęcie połowów nieznacznych, połowów dorywczych, gdzie rybak jest sam właścicielem prymitywnych i niekosztownych łodzi i narzędzi połowu. Z pojęciem rybołówstwa przybrzeżnego łączy się również niepewność połowu. Ryba przychodzi lub jej niema przy brzegu zależnie od wiatrów i warunków klimatycznych. Zwłaszcza na polskiem szczuplem wybrzeżu (140 km. linji brzegu) gdzie oprócz tego rozwój handlowy portów w Gdyni i w Gdańsku i związany z tem ruch okrętowy zabijają poprostu rybołówstwo przybrzeżne, przyszłość naszego rybołówstwa przybrzeżnego zdana jest na stopniowy zanik.

Zupełnie inne jednak pojęcia łączą się z rybołówstwem dalekomorskiem, gdzie ma się na myśli połowy masowe zdolne stanowić poważny czynnik w wyżywieniu kraju, gdzie konieczne są duże statki rybackie i wielkie kapitały w przedsiębiorstwach połowu. Rybołówstwo dalekomorskie, na pełnym Bałtyku, na Morzu Północnem, to rybołówstwo najbliższej przyszłości w Polsce.

I jeżeli obecnie mówi się o polskiem rybołówstwie morskiem i planach najbliższej przyszłości, to chodzi tu o zapobieżenie zaniku rybołówstwa przybrzeżnego i stworzenie w międzyczasie rybołówstwem dalekomorskiego.

Dzięki konsekwentnej polityce Wydziału Rybackiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu oraz pracy Urzędu Rybackiego wraz z Morskim Instytutem Rybackim na wybrzeżu, stworzono rybołówstwo dalekomorskie na Bałtyku i zrobiono próby z rybołówstwem dalekomorskiem na Morzu Północnem przy połowie śledzi. Największe nadzieje pokłada się w rybołówstwie śledziowem na Morzu Północnem, gdzie wszystkie narody świata mogą uprawiać połowy w ogromnie żyznych terenach śledziołówczych.

Również i Polska może wysyłać swoje floty rybackie na połowy śledzia na Morzu Północnem. Z tego prawa skorzystaliśmy i dotychczasowe próby wykazały możliwości i rentowności takich połowów.

Nie trzeba zapominać, że w dalszym ciągu rok rocznie miljony złotych idzie na zakup śledzi solonych z zagranicy. Własne rybołówstwo śledziowe to nietylko czynnik wyrównawczy w naszym bilansie płatniczym ale to nowe warsztaty pracy dla polskich ludzi i polskich kapitałów. Wedle zupełnie pewnych obliczeń, na podstawie analogicznych stosunków zagranicą, ilość ludzi, którzyby znaleźli pracę w rybołówstwie śledziowem, handlu i przemyśle rybnym, można określić na czterdzieści tysięcy osób, gdyby tylko udało się zorganizować polskie rybołówstwo śledziowe na Morzu Północnem, tak aby zaspakajało całkowite potrzeby rynku polskiego.

Małe kraje nadbałtyckie jak Finlandja i Estonja wyprzedziły dawno Polskę w organizowaniu własnych flot śledziowych.

Dotychczasowe wysiłki rządowe na terenie Gdyni, zwłaszcza przy budowie specjalnych magazynów tranzytowych dla śledzi solonych, Chłodni Rybnej, gdzie można przechowywać śledzie solone importowane, mają właśnie na celu stworzenie naturalnych warunków dla rozwoju polskiego rybołówstwa śledziowego na Morzu Północnem. Polskie firmy importu śledzia solonego w Gdyni, będą tym właśnie czynnikiem, który w przyszłości zdolny będzie do prowadzenia przedsiębiorstw połowu śledzi na Morzu Północnem. Któż inny jak nie one będzie lepiej się orjentował w wymogach rynku polskiego. Niedomagania dotychczasowych przedsiębiorstw połowu śledzi na Morzu Północnem mają swe źródło w tem, że prócz holenderskiej

strony nastawionej na zysk, polskiej strony nie reprezentują ludzie z branży śledziowej.

Tak więc polskie firmy importu śledzia solonego osiedlone na terenie portu rybackiego w Gdyni, tworzyć będą już w najbliższej przyszłości ważne ogniwo w organizacji dalekomorskich połowów śledzia. Z tego też powodu firmy te zasługują na troskliwą opiekę w ich pionierskiej pracy w naszym porcie gdyńskim.

B. Sotkowski

KRONIKA

— **SEZON IMPORTU ŚLEDZI SOLONYCH SZKOCKICH ROZPOCZĘTY.** W dniu 13 lipca przybył do portu rybackiego w Gdyni statek Marie Siedler (flaga gdańska) z Anglji (port Lerwick) i wyładował 451/1 oraz 1.588/2 śledzi solonych szkockich. Cenne gatunki matjesów w ilości 1.188/2 zaskładowano w komorach chłodniczych Hali i Chłodni Rybnej, resztę towaru (matisy) złożono w zwykłych magazynach tranzytowych Hali i Chłodni Rybnej. Sto dużych beczek wysłano natychmiast do kraju.

Wobec braku miejsca w komorach chłodniczych Hali i Chłodni Rybnej oraz wobec niemożliwości przyjmowania śledzi solonych do Chłodni Portowej, tegoroczny sezon importu szkockich śledzi z Anglji będzie ograniczony przez Gdynię i pójdzie jak za dawnych czasów przez Gdańsk, Hamburg i Szczecin.

— **CENY ŚLEDZI SOLONYCH SZKOCKICH.** Ceny śledzi z nowego sezonu szkockiego są w roku bieżącym niższe od zeszłorocznych. Płacono w porcie rybackim w Gdyni, za jedną dużą beczkę, oclonę, loco wagon Gdynia, 88 zł za matisy, a 93 zł za matfule, za dwie półbeczki płacono o pięć złotych drożej. Za matjasy z Chłodni płacono, za dwie półbeczki: za medjum 95 zł za selekted 100 zł. za large 105 zł.

— **DALSZE STATKI DALEKOMORSKICH POŁOWÓW NA MORZU PÓŁNOCNEM** z firmy Mewa przybyły do Gdyni w ubiegłym tygodniu. Były to cztery motorowce o znakach Gdynia Nr. 7, Nr.. 8, Nr. 48, oraz Nr. 233. Statki te zabrały część załogi polskiej z Gdyni po cztery osoby na statek, prócz prowiantu, materjałów pędnych itp. W dniu 12 lipca statki te wypłynęły z Gdyni na połowy śledzi na Morze Północne.

Pożytecznym postępem było zaangażowanie na sattki prócz rybaków również i specjalistów do motorów Polaków.

Firma Mewa zamierza jedną trzecią część własnych połowów zasalać w Gdyni, mimo dużych kosztów związanych z tem przedsięwzięciem i mimo, że umowa nie przewiduje tak szybko solenia połowów w Gdyni.

— **POŁOWY PEŁNEGO BAŁTYKU** uprawiają jedynie duże kutry rybackie na głębi gdańskiej. W ostatnim tygodniu przywiozły trzy kutry do Gdyni 7.750 kg dorszy, które zamrożono w Chłodni Rybnej. Część połowu zakupiono do smażarni ryb morskich.

— **PROPAGANDA SPOŻYCIA RYB MORSKICH W SEZONIE LETNISKOWYM** robi duże postępy. Dużem powodzeniem cieszą się smażone ryby morskie tak zwane frity (smażone czyste mięso dorszy bez ości) z założonej pierwszej smażarni w porcie rybackim w Gdyni przez p. Siedleckiego. Nie mniejszem powodzeniem cieszą się wędzone ryby morskie i konserwy ryb morskich produkowanych przez wytwórnie w Gdyni. Wycieczki z głębi kraju z wielkiem zainteresowaniem zwiedzają urządzenia wędzarń.

— **NOWY PRZEMYSŁ RYBNY** utworzą niebawem dalsze smażarnie ryb morskich w Gdyni. Napozór smażarnia ryb morskich to restauracja, gdzie podają tylko smażone ryby morskie. Jednak masowość produkcji, wielka ilość zużytego surowca rybnego i tłuszczów, ilość zatrudnionych specjalistów pracowników, spożycie ryb smażonych nietylko na miejscu, lecz wysyłka gotowych porcyj do kraju, określają ściśle zakłady te jako przemysł rybny. Obok wędzarń i fabryk konserw będą to nowe placówki przemysłu rybnego.

— **SPRZEDAŻ RYB MORSKICH DO GDAŃSKA.** Świeże ryby morskie (flądry, dorsze, kwapy) wywożą codziennie rybaczki z Gdyni do Gdańska samochodem. Z Helu ryby te idą drogą morską do Gdańska. Po podpisaniu umowy polsko - gdańskiej w sprawie obrotu rybami morskiemi, dostawą ryb do Gdańska zajmie się prawdopodobnie Spółdzielnia Pol. Zj. Rybaków Morskich w Gdyni.

WYDAWNICTWA

CZASOPISMO SKARBOWE.

Ukazał się numer 6-ty miesięcznika Czasopisma Skarbowego. Miesięcznik ten poświęcony teorji i praktyce skarbowości, jest jedynem pismem omawiającem szczegółowo zagadnienie z dziedziny podatków bezpośrednich, opłat stemplowych (skarbowych) podatków pośrednich i monopolów oraz z dziedziny celnictwa. Miesięcznik obejmuje okólniki i zarządzenia władz skarbowych, zawierające ulgi dla płatników, jak również przepisy natury informacyjnej.

MAMERT MIŻ - MISZYN. — II-GI ZJAZD POLAKÓW Z ZAGRANICY. — Warszawa 1934.

Broszura pod tym tytułem omawia sprawy Zjazdu, który się rozpocznie 5-go sierpnia. Autor porusza temat zapowiadającego się na tym Zjeździe utworzenia się Światowego Związku Polaków z Zagranicy, jak również ogólne sprawy organizacyjne Zjazdu, które obrazowo przedstawia załączony do broszury „Schemat organizacji Zjazdu". Specjalnie sprawie organizacji nowego związku poświęcona jest broszura: mjr. dypl. M. Fularskiego, wiceprezesa Rady Organiz. II. Zjazdu pt. „Światowy Związek Polaków z Zagranicy". Obie broszury wysyła zainteresowanym Biuro Rady Organiz. Polaków z Zagranicy, Warszawa, ul. Mazowiecka 1, m. 5.

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Kotka piątek	Helsingfors sobota
Śląsk	24. 7.	28. 7.	1. 8.	—	4. 8.
Capella	31. 7.	4. 8.	8. 8.	—	11. 8.
Cieszyn	7. 8.	11. 8.	15. 8.	—	18. 8.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Rauma — Mantyluoto — Kristinestad — Wasa — Jacobstad — Ixpila — Uleaborg — Kemi,

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Annelise — z Gdyni 29/30. 7. s/s Nordland — z Gdyni 8/9. 8.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjold — z Gdyni 12/13. 8.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Irene	23. 7.	28. 7.	25. 7.
Minos	30. 7.	4. 8.	1. 8.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 26/27. 7.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 1/2. 8.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 8/9 8.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 24. 7. s/s Marienholm — z Gdyni 31. 7.

Do Helsingborg — Malmö

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 30. 7.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 24/25. 7. s/s Erna — z Gdyni 7/8. 8.

Do Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 24. 7. s/s Marienholm — z Gdyni 31. 7.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 24. 7. s/s Iwan — z Gdyni 7. 8.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 9. 8.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Irene — z Gdańska 28. 7. s/s Minos — z Gdańska 4. 8.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Albert	24. 7.	28. 7.
Rudolf	28. 7.	31. 7.
E. Russ	31. 7.	4. 8.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 7. 8.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich śródziemnomorskich oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 3. 8. — z Gdańska 2. 8.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdyni 28. 7. — z Gdańska 26. 7. s/s Ursa — z Gdyni 10. 8. — z Gdańska 8. 8.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 31. 7. — z Gdańska 3. 8. s/s Taernan — z Gdyni 27. 7.
s/s Śląsk — z Gdyni 7. 8. — z Gdańska 10. 8. s/s Bella — z Gdyni 3. 8.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Condor	26. 7.	28. 7.
Oscar Fridrich	30. 7.	1. 8.
Leda	2. 8.	4. 8.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Śląsk	7. 8.	10. 8.	19. 7.
Irisen	31. 7.	3. 8.	10. 8.
Cieszyn	24 7.	27. 7.	2. 8.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 26. 8. — z Gdańska 28. 7.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ajax — z Gdyni 24/25. 7. s/s Hebe — z Gdyni 1. 8.
s/s Enterpa — z Gdyni 7/8. 8.

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 31. 7. — z Gdyni 2. 8.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 24. 7. — z Gdyni 26. 7.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 25. 7. — z Gdyni 26. 7.
s/s Lublin — z Gdańska 31. 7. — z Gdyni 2. 8.

Do Leith — Grangemouth

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Hagne — z Gdyni 27/28. 7. s/s Oder — z Gdyni 3/4. 8.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — 12/13. 8. s/s Seine — z Gdyni 26/27. 8.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 10. 8.

Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 10. 8.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości. Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Palermo — z Gdyni 26. 7. — z Gdańska 24. 7. s/s Caledonia — z Gdyni 21. 8.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Centa — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Egholm — z Gdyni 20/21. 8.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Vikingland — z Gdyni 31. 7. m/s Hemland — z Gdyni 10. 8.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanyork — z Gdyni 26. 7. s/s Scanmail — z Gdyni 3. 8.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 17. 8.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Kronprincessan Margareta — z Gdyni 18. 8.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mercator — z Gdyni 23. 7.
s/s Bore VIII. — z Gdańska 9. 8. — z Gdyni 9. 8.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)
Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Atreus — z Gdyni 4. 8.

Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Madras, Calentta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tungscha — z Gdyni 23. 7. s/s Taiwan — z Gdyni 3. 9.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Argosy — 12. 7.		s/s Argosy — 25. 7.
s/s Scanpenn — 21. 7.		s/s Scanpenn — 4. 8.

Linja Gdynia—Ameryka
(Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Pułaski — 9. 8.	s/s Pułaski — 21. 8.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Pułaski — 11. 8.	s/s Pułaski — 21. 8.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska“ S. A.
Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Śląsk	24. 7.	28. 7.	1. 8.	—	4. 8.
s/s Capella	31. 7.	4. 8.	8. 8.	—	11. 8.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Rudolf	25. 7.	28. 7.	31. 7.
E. Russ	28. 7.	31. 7.	4. 8.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	18. 7.	21. 7.	24. 7.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Chorzów 28. 7. z Rotterdamu — s/s Cieszyn 4. 8.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Oscar Fridrich	24. 7.	30. 7.	1. 8.
Leda	28. 7.	2. 8.	4. 8.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Irisen 27. 7. z Antwerpji — s/s Cieszyn 2. 8.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — Condor 19. 7. — w Gdyni 26. 7.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Minos	26. 7.	30. 7.	1. 8.	4. 8.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lech	26. 7.	29. 7.	1. 8.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	2. 8.	5. 8.	8. 8.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lublin	26. 7.	29. 7.	2. 8.
s/s Lwów	2. 8.	5. 8.	9. 8.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi				Przyjazd
	Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdańsk/Gdynia
m/s Vasaholm	28. 6.	8. 7.	15. 7.	21. 7.	18. 8.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania kawy

	Termin wyjścia	Przyjazd	
	Buenos Ayres	Gdynia	Gdańsk
par. Heracles	21. 6.	29. 7.	31. 7.

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	Termin wyjścia						Przypuszczalny termin nadejścia
	Pireus	Istanbul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa Haifa	Gdynia—Gdańsk
m/s Vikingland	7. 7.	5. 7.	—	29. 6.	10. 7.	26/28. 6.	31. 7.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

par. August Schultze — wychodzi z Casablanca 20/24. 7. — oczekiwany w Gdyni 8. 8.

ADAM TOMASZEWSKI

NOWOCZESNA ORGANIZACJA
URZĄDZEŃ BIUROWYCH

GDYNIA
ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA
(W domu gdzie Izba Przemysłowo - Handlowa

KONTA BANKOWE: KOMUN. KASA OSZCZĘDNOŚCI GDYNIA — — — — P. K. O. POZNAŃ NR. 212.758
TELEFON NR. 1055

Hurtowy i detaliczny skład papieru, materjałów piśmiennych i artykułów biurowych.

Księgowość przebitkowa.

Powiększywszy zakres działania, zaopatrzyłem skład swój w duży wybór towaru.

Dostawy do urzędów i biur po niskich cenach.

Korzystne źródło zakupu dla odsprzedawców.

Leonard Hybichow

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca od wagi, miary i ilości towarów. Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA-PORT — Telefon 15-24

Feliks Guziewicz

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów, Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — Tel. 10-25

BIURO BUDOWLANE

F. SKĄPSKI i S-ka, INŻYNIEROWIE Sp. Akc.

TEL. 1746-1744 GDYNIA UL. PORTOWA

Wykonuje wszelkie roboty wchodzące w zakres BUDOWNICTWA

TOWARZYSTWO SPEDYCYJNE

J. H. BACHMANN

Sp. z o. p.

Starowiejska 26 **GDYNIA** Telefony: 16-93, 16-94

Spedycja lądowa i morska **Specjalność: Przeładunek bawełny**

BIURO BUCHALTERYJNO-REWIZYJNE

M. PACOSZYŃSKIEGO zaprzysiężonego rzeczoznawcy ksiąg handlowych

ul. Abrahama 9 — dom Marszała — Telefon nr. 1294

Sporządzanie i analiza bilansów. Reorganizacja, rajonalizacja księgowości. Prowadzenie księgowości w abonamencie

TREŚĆ

Polska Żegluga Rzeczna „VISTULA“ Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

Oddział w Gdyni — ul. Rybacka tel. 1084 i 1085

Regularna komunikacja towarowo - pasażerska

Gdynia — Tczew — Warszawa

Odjazd z Gdyni codziennie s/s „Carmen“ o godz. 18-tej. — Komfortowe urządzenia i bufet na statkach gwarantują pasażerom wygodne odbycie podróży.

Normalne	Powrotne
I. kl. 24,— II. kl. 18,— III. kl 12,— złotych	I. kl. 32,— II. kl. 24,— III. kl. 16,— złotych

Dla zbiorowych wycieczek zniżki.

Przewóz towarów masowych i drobnicy w ruchu posp. i holowniczym do 50% taniej niż koleją

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 5 sierpnia 1934 r. | NR. 21

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy**, ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

SPRAWA OBNIŻKI TARYF KOLEJOWYCH

(Możliwości i niemożliwości).

Obecne taryfy kolejowe są jedną z najważniejszych przyczyn, uniemożliwiających t. zw. zamknięcie nożyc i stabilizację cen w Polsce. Słyszymy zgodny chór opinji publicznej, żądającej energicznie globalnej obniżki taryf kolejowych, niedostosowanych do obecnego poziomu cen i paraliżująco oddziaływujących na całe życie gospodarcze kraju. Na pierwszem już posiedzeniu Komitetu Taryfowego Państwowej Rady Komunikacyjnej poruszona została w zdecydowanej formie sprawa ta i spotkała się z równie zdecydowanem non possumus ze strony przedstawicieli Ministerstwa Komunikacji z następnem umotywowaniem.

Wpływy P. K. P. zmalały w ostatnich latach w takim stopniu, że wszelkie dalsze obniżki taryf, a tembardziej globalna obniżka, podważą samowystarczalność budżetu P. K. P., nie mówiąc już zupełnie o możliwości zasilania z wpływów kolejowych budżetu państwowego, co wydawać się powinno logicznem ze względu na oprocentowanie włożonego przez państwo w P. K. P. kapitału inwestycyjnego. Wszelkie zaś dopłaty i dotacje do budżetu kolejowego ze strony Skarbu Państwa są wykluczone ze względu na stan finansów państwowych.

Dopuszczalne natomiast mogą być tylko indywidualne obniżki taryf, jednak pod warunkiem uzyskania rekompensat w podwyżce innych taryf.

Próby wywołania zwiększonego ruchu towarowego drogą obniżek taryf, zawiodły i nie dały pożądanych rezultatów. Wobec tego jakiekolwiek dalsze uszczuplenie ogólnej sumy wpływów kolejowych jest niemożliwe tem bardziej, że świadczenia P. K. P. na rzecz poszczególnych resortów, eksportu i t. d. są i tak już bardzo znaczne i kosztowne dla P. K. P.

Ta argumentacja Ministerstwa Komunikacji jest niewątpliwie słuszną i na pierwszy rzut oka nie może być żadnym argumentem obaloną. Nie zadowolniła ona jednakowoż opinji publicznej, która w dalszym ciągu ożywienie zajmuje się sprawą obniżki taryf. Charakterystycznem jest przytem, że najenergiczniej żądają obniżki taryf właśnie organy prasy, należące do obozu prorządowego.

Z drugiej strony zanotowaliśmy ostatnio wystąpienie w prasie (Codz. Gazeta Handlowa) naczelnika W-łu Taryfowego Min. Komunikacji p. Kaczmarkiewicza i p. radcy Dobieckiego w obronie polityki taryfowej P. K. P.

Czy naprawdę stoimy tu przed murem, którego ani przeskoczyć ani obniżyć nie można? Na zasadzie debat, przeprowadzonych na specjalnej komisji, wyłonionej przez Komitet Taryfowy P. R. K. chcielibyśmy bliżej oświetlić tę sprawę.

Na rolę, którą odgrywają w życiu gospodarczym P. K. P. zapatrywać się można dwojako.

I — albo P. K. P. są zwykłym przedsiębiorstwem państwowem o charakterze monopolowym, którego działalność powinna być w pierwszym rzędzie samowystarczalną, jeżeli już nie zyskowną dla państwa, bez względu na skutki, które wywiera działal-

ność tego przedsiębiorstwa na rozwój życia gospodarczego kraju.

II — albo P. K. P. są instytucją o charakterze użyteczności publicznej, której zadaniem jest w pierwszym rzędzie regulować życie gospodarcze kraju i dostosowywać swoją politykę taryfową do potrzeb tego życia. Czyli innemi słowami — Koleje Państwowe, nawet pracując z deficytem budżetowym, — o ile jednak przyczyniają się polityką swoją do pokaźnego ogólno — gospodarczego ożywienia kraju, tylko wtedy wykonują swoją misję.

W naszych warunkach wydaje się, że ta druga koncepcja nie może tak długo znaleźć poparcia, jak długo Skarb Państwa walczy z trudnościami budżetowemi i do jakichkolwiek dotacji na rzecz P. K. P. pociągnięty być nie może. Na tę drugą koncepcję pozwolić sobie mogą tylko państwa o poważniejszych nadwyżkach budżetowych. Pozostaje więc tylko koncepcja pierwsza, mianowicie — koleje państwowe powinne mieć zabezpieczoną równowagę budżetową i tylko w ramach tej tezy operować można, przystępując do dalszych reform taryfowych.

Do takich rezultatów doprowadziły debaty na forum Komitetu Taryfowego Państwowej Rady Komunikacyjnej. Stanęliśmy więc przed zagadnieniem, którego rozwiązanie przedstawia może jedno z największych trudności naszego życia gospodarczego. Czy nie należy wobec tego dać spokój tej sprawie, skoro nie znajdujemy żadnego wyjścia? Wydaje się, że nie, bo nawet Ministerstwo Komunikacji uznaje, że obecne taryfy w wielu wypadkach paraliżująco oddziaływują na życie gospodarcze kraju, ogół zaś coraz natarczywiej żąda obniżek. A my, członkowie P. R. K., mandatarjusze tego ogółu, przyznać się musimy do pewnej bezsilności, bowiem w ramach tez, wysuniętych przez Ministerstwo Komunikacji, żadnego nowego rozwiązania zaproponować nie możemy. Obserwacja stanu obecnego P. K. P. nasuwa jednak następujące rozważania.

Co zrobiły przedsiębiorstwa przemysłowo — handlowe, gdy spostrzegły, że poczęły stale kurczyć się ich obroty i ilość klijentów? Zastanowiły się przedewszystkiem nad tem

a) w jakim stopniu i jakim sposobem należy obniżyć ceny swych wyrobów lub świadczeń,
b) czy projektowane obniżki przyciągnąć mogą z powrotem utraconą klijentelę,
c) co należy dalej czynić, by uchronić przedsiębiorstwo przed upadkiem?

W rezultacie przeprowadzonej analizy przedsiębiorstwa zmuszone były z jednej strony radykalnie zmienić i zmodernizować swe dotychczasowe metody pracy i kalkulacji, z drugiej strony obniżyć swe ceny i dostosować je do poziomu istniejących cen. Te przedsiębiorstwa, które tego uczynić nie potrafiły czy nie chciały, skazane zostały na zagładę i musiały być zlikwidowane. Tak się dzieje w przedsiębiorstwach prywatnych. Reformy te połączone były z poważnemi wstrząsami i porównać je można z ciężką operacją chirurgiczną, jednak niezbędną dla utrzymania przedsiębiorstwa przy życiu. Takie operacje przejść musiały po wojnie wszystkie dziś zdrowe jeszcze warsztaty pracy i na to innej rady nie było.

Czy przedsiębiorstwo P. K. P. poddało się już tej operacji i zmieniło swe przedwojenne metody pracy? Dotąd nie. Przyznajemy, że dla tak olbrzymiego aparatu, jakim są P. K. P., radykalne reformy są niezwykle trudne przedewszystkiem dlatego, że gospodarka na P. K. P. uzależniona jest od czynników ogólnopaństwowych, na które tylko częściowo może wywierać swój wpływ. Gdyby Koleje Państwowe były wydzielonem z ogólnego budżetu państwowego przedsiębiorstwem, które otrzymywałoby za wszelkie bez wyjątku swe świadczenia cenę rynkową i każdy korzystający z usług kolei, musiałby płacić normalną cenę za takowe, budżet kolejowy układałby się inaczej, a gruntowna reforma byłaby bardziej ułatwioną i przejrzystą. Rozpatrzmy jednak jak wygląda w rzeczywistości budżet kolejowy.

Z jednej strony kolej wozi za darmo lub półdarmo wojsko, pocztę, urzędników i emerytów, wycieczki i zjazdy, a ostatnio i dzieci, łoży poważne sumy na eksport zagraniczny, zatrudnia nadmierną ilość pracowników aby nie powiększać liczby bezrobotnych, popiera wielki przemysł niekoniecznemi obstalunkami, w za szybkiem tempie odmładza personel kolejowy i płaci coraz więcej emerytur, — wszystko to stwarza coraz większe luki budżetowe.

Z drugiej strony zmuszona jest kolej rekompensować niedobory, wynikające z wymienionych serwitutów i zapełniać luki odpowiednio wysokiemi taryfami przewozowemi, ciążącemi nieznośnie na całym gospodarstwie kraju. W rezultacie te *wysokie taryfy są niczem innem, jak dodatkowemi pośredniemi podatkami na rzecz Skarbu Państwa,* obciążającemi przedewszystkiem przemysł wytwórczy i rolnictwo, uginające się pod ciężarem podatków i świadczeń socjalnych. W ostatecznej konkluzji więc dochodzimy do stwierdzenia, że

P. K. P. de facto są instytucją o charakterze szerszej użyteczności publicznej (koncepcja II o której mówiliśmy wyżej) z *tem jednak uwarunkowaniem, że używa się ją nie dla regulowania życia gospodarczego kraju, lecz jednostronnie do zapełniania luk budżetowych państwa.*

Jeżeli tak jest, to *czy posługiwanie się P. K. P. w tym jednostronnym kierunku z wido-*

czną szkodą dla całej gospodarki i tempa życia gospodarczego kraju jest wskazane i nadal dopuszczalne? Zgodny chór wołających o zniżkę taryf, jest widocznym dowodem tego, że zastrzeżenia nasze nie są bezpodstawne. Obecny poziom cen, doznający całem nastawieniem polityki gospodarczej rządu coraz większej stabilizacji, zmusi — wydaje nam się — Ministerstwo Komunikacji i rząd do gruntowniejszej rewizji całokształtu budżetowania P. K. P. oraz do właściwego nastawienia tego najważniejszego instrumentu regulacyjnego, jakiemi są P. K. P., do zagadnień gospodarczych w najszerszem tego słowa znaczeniu.

Gdyby jednak obecny status quo na Kolejach Państwowych nie doznał gruntownej zmiany, liczyć się należy z dalszym poważniejszym spadkiem przewozów, życie bowiem gospodarcze, jak wykazuje doświadczenie, broni się i bronić się będzie na swój sposób przeciw wysokim taryfom. Już dziś całe karawany furmanek wożą węgiel z Zagłębia aż do Kowla, a z powrotem wracają z płodami rolnemi i drzewem. Na szosach z Warszawy do Radomia i Kielc spotykamy tysiące furmanek z najróżnorodniejszym towarem. Szlaki wiślane ożywiły się również w sposób dotąd nie notowany. A na Kresach Wschodnich wogóle zaczynają zapominać o egzystencji kolei, posługując się wyłącznie trakcją konną lub wodną. O konkurencji samochodowej, tej najgroźniejszej, już nie wspominamy. Są to niebezpieczne dla P. K. P. objawy samoobrony gospodarczej, które, zdaje nam się, zmuszą Ministerstwo Komunikacji oraz rząd do zajęcia się sprawą pełnej komercjalizacji P. K. P., która jedynie da im możność szukać radykalnych dróg wyjścia z obecnego zewsząd atakowanego położenia.

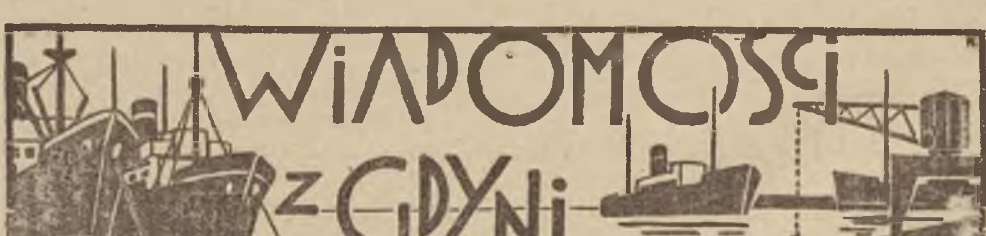
Niema żadnej wątpliwości, że poważna obniżka taryf ożywczo podziała na wymianę dóbr i wytworów krajowych, biorąc pod uwagę, że niektóre zasadnicze surowce i fabrykaty przewozić musimy z jednego końca państwa na drugi na przestrzeni do 1000 km i więcej (drzewo, węgiel, żelazo, sól, naftę, cukier). Zadaniem kolei jest jaknajdalej ułatwić tą wymianę i w tem właśnie leży posłannictwo kolei. Obecnie zaś taryfy kolejowe (jak i polityka cen monopoli państwowych) spowodowały, że na wsi oraz na Kresach Wschodnich zapomnieli już o zapałkach, nafcie, cukrze, węglu, spirytusie, a nawet soli, i używają, jak w średniowieczu — krzesiwa, łuczywa, samogonki i t. d.

Postaraliśmy się bezstronnie oświetlić ten najważniejszy obecnie problem gospodarczy Państwa naszego, który czeka jaknajszybszego rozwiązania i rozwiązanym być musi. Wszelkie kunktatorstwo coraz bardziej pogłębia kryzys gospodarczy i powoduje załamanie się coraz większej ilości gałęzi gospodarczych i warsztatów pracy.

— — — —

Jeszcze kilka słów o kosztach własnych przewozu na P. K. P. Są one funkcją natężenia ruchu — im większy ruch, tem mniejsze koszta przewozu tonnokilometra, i odwrotnie. Ilustrują tą sprawę rezultaty eksploatacji linji Herby Nowe — Gdynia. Aczkolwiek linja ta przewozi prawie wyłącznie węgiel eksportowy po b. niskiej taryfie, jednak czysty zysk bilansowy za 1933 rok wyraził się pokaźną cyfrą zł 1.023.586,—. Jeżeli więc mówi się, że kolej przewozi pewne towary niżej kosztów własnych, to twierdzenie takie może być tylko względne i nie jest przekonywujące co do dalszych obniżek niektórych taryf i tym argumentem w poważnej dyskusji operować nie należałoby.

Inż. A Dziedziul.



POWRÓT Z URLOPU DYREKTORA IZBY.

W dniu 2 bm. powrócił z urlopu i objął urzędowanie Dyrektor naszej Izby Mgr. praw p. Henryk Krupski.

OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO ZA LIPIEC 1934 R.

Obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc lipiec przedstawiają się następująco:

Ogólny obrót zamorski łącznie z obrotem przybrzeżnym wyniósł 587.183,3 ton (w czerwcu 565.152,1 ton), z czego na obrót zamorski przypada 580.114,7 ton (w czerwcu 550.044,4 ton). Z cyfry tej na przywóz przypada 100.845,8 ton (w czerwcu 72.450,4 ton), a na wywóz 479.268,9 ton (w czerwcu 477.594 ton).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem oraz wnętrzem kraju drogą wodną wyniósł 7.068,6 ton (w czerwcu 15.107,7 ton).

Obrót niektórych towarów w miesiącu sprawozdawczym przedstawiał się następująco:

PRZYWÓZ:

nasiona oleiste	9.537,6
ryż	14.503,7
owoce świeże	701.3
śledzie	1.000,3
ruda żelazna	4.988,6
piryty	6.996,—
garbniki	799.3
żużle Thomasa	9.100,—
sól potasowa	4.100.—
skóry	2.153,8
bawełna	4.798,9
juta	1.040,3
wełna	714,3
kauczuk	754,4
papier	1.048,2
celuloza	1.139,6
złom	28.901,9
miedź	1.272,5

WYWÓZ:

cukier	14.314,—
bekony	1.683.—
drzewo (deski)	25.020,—
węgiel	383.870,—
bunkier	15.723,—
koks	17.310,—
szyny kolejowe	4.955,—

Szczegółową analizę obrotów towarowych podamy w następnym numerze.

PODKOMITET TARYF PORTOWYCH W P. R. K.

W Państwowej Radzie Komunikacyjnej został stworzony podkomitet dla taryf portowych, w którym Prezes naszej Izby inż. Napoleon Korzon objął funkcję zastępcy przewodniczącego.

PRACE NAD NOWEMI PRZEPISAMI RUCHU TOWAROWEGO W PORTACH GDYNI I GDAŃSKU.

Dnia 28. 7. odbyło się w Gdańsku drugie posiedzenie komisji taryf portowych, wyłonionej przez komitet taryfowy Państwowej Rady Komunikacyjnej.

Komisja rozpatrywała w szczególności projekt nowych przepisów ruchu towarowego na stacjach portowych Gdyni i Gdańska, opracowanych przez Ministerstwo Komunikacji. W porozumieniu z interesantami portu komisja uzgodniła ostatecznie wnioski, jakie w tej sprawie zostaną przedłożone komitetowi taryfowemu Państwowej Rady Komunikacyjnej.

WALKA Z BEZROBOCIEM W GDYNI.

Dyrekcja Funduszu Bezrobocia w trosce o robotników, zatrudnionych w porcie gdyńskim, utworzyła biuro pośrednictwa pracy. Biuro zostało uruchomione z dniem 1 lipca rb. w specjalnie wybudowanym na ten cel budynku, który znajduje się na terenie Portu, w pobliżu strefy wolno-cłowej i łuszczarni ryżu. Budynek zawiera specjalną halę, mogącą pomieścić do 2 tysięcy ludzi.

Uruchomienie Biura przyczyni się do uporządkowania stosunków pośrednictwa pracy dla robotników, zatrudnionych w porcie, a panujący chaos w tej dziedzinie nareszcie zostanie zlikwidowany. Wszyscy robotnicy zostaną ujęci w ewidencję, zaopatrzeni w książki pracy i podzieleni na grupy, kolejno zatrudniane w trzech zmianach (dwie dzienne i jedna nocna).

Uruchomienie Biura w Gdyni jest dalszą planową akcją Funduszu Bezrobocia

DODATKOWA REJESTRACJA ROBOTNIKÓW PORTOWYCH.

Komisja Kwalifikacyjna dla Robotników Portowych przy Urz. Morsk. w Gdyni podaje do wiadomości, że dnia 3. 8. 1934 r. od godz. 12 do godz. 6-tej w budynku Biura Pośrednictwa Pracy dla robotników portowych w Gdyni Port odbędzie się dodatkowa rejestracja tylko dla osób dotąd jeszcze nie zgłoszonych, a:

1) posiadających dotychczasowe karty portowe,
2) zatrudnionych w firmie „Paged" i w Chłodni Portowej.

Robotnicy ubiegający się o zaliczenie w poczet robotników portowych, winni jednocześnie przedłożyć przy wypełnieniu deklaracji następujące dokumenty:

a) dowód osobisty wraz z dowodem obywatelstwa polskiego,
b) książeczkę wojskową,
c) zaświadczenie zamieszkania,
d) legitymację portową (o ile ją posiada) wzgl. książeczkę inwalidzką,
e) 3 fotografje rozmiaru 4×5 cm.

Równocześnie odbywać się będzie w tymże lokalu obowiązkowe badanie lekarskie każdej osoby przez Lekarza Portowego, przyczem badanie lekarskie obejmować będzie wszystkie osoby, które w ostatniej rejestracji nie stanęły do badania.

W końcu zaznacza się, że na zasadzie § 13 rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z 31 marca 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr. 32, poz. 291) w poczet robotników portowych może być zaliczona jedynie osoba, która:

1) posiada obywatelstwo polskie,
2) nie została skazana za zbrodnie lub przestępstwo z chęci zysku,
3) ma ukończonych lat 18,
4) posiada fizyczne warunki do wykonywania pracy robotnika portowego, stwierdzone przez Lekarza Portowego,
5) wykaże odpowiednie przygotowanie do pracy przeładunkowej,
6) posiada stałe miejsce zamieszkania w Gdyni lub w pow. Morskim,
7) utrzymuje się wyłącznie z pracy zarobkowej.

MIĘDZYNARODOWE WYKŁADY AKADEMICKIE W GDYNI.

W II połowie lipca rb. odbyły się w Gdyni po raz trzeci doroczne Międzynarodowe Wykłady Akademickie im. Marszałka Józefa Piłsudskiego. Rektorat honorowy kolegjum wykładów objął Poseł Nadzwyczajny i Minister Pełnomocny Rumunji w Warszawie Prof. Wiktor Cadere.

W przemówieniu inauguracyjnem Komisarz Rządu m. Gdyni Mgr. Sokół podkreślił, że nie jest dziełem przypadku, iż inicjatorzy i twórcy kolegjum Międzynarodowych Wykładów Akademickich wybrali jako siedzibę kolegjum Gdynię, w której koncentrują się pierwszorzędne zagadnienia bezpośrednio gospodarcze, a pośrednio polityczne Rzplitej i szeregu państw sprzymierzonych. Pragnąć należy, by doniosłe i piękne poczynanie, jakiem jest kolegjum, przekształciło się w najbliższej przyszłości w rzecz wielką, za jaką uważać trzeba wszechnicę morską w Gdyni, bez istnienia której nie można sobie wyobrazić pełnego oparcia Polski o morze.

Wykład inauguracyjny wygłosił p. prof. Hipolit Gliwic pt. „Materjał ludzki na międzynarodowym rynku pracy".

Wykłady tegoroczne skupiły szereg wybitnych znawców i fachowców z dziedziny zagadnień gospodarczych oraz administracji publicznej, zarówno krajowych jak i zagranicznych. W charakterze słuchaczy przybyli liczni reprezentanci Rumunji, Jugosławji, Czechosłowacji itd.

Wykłady zakończone zostały w dniu 2 sierpnia.

ODDZIAŁ PAŃSTWOWEGO BANKU ROLNEGO W GDYNI.

Uchwałą Rady Nadzorczej Państwowego Banku Rolnego z dnia 13. VI. 1934 r. zatwierdzoną przez Pana Ministra Skarbu z dnia 17. VII. 1934 r. Agentura P. B. R. w Gdyni została przekształcona na Oddział Państwowego Banku Rolnego w Gdyni z pozostawieniem dotychczasowego terenu i zakresu działalności.

Przekształcenie nastąpiło z ważnością od dnia 1 lipca 1934 r.

WŁOSKA AGENCJA KONSULARNA W GDYNI.

W Gdyni ustanowiona została Włoska Agencja Konsularna, której kierownictwo zostało powierzone Panu Arturo Stella, dotychczasowemu Sekretarzowi Ministerstwa Komunikacji Włoch.

WIADOMOŚCI MORSKIE

ŚWIATOWY TONAŻ STATKÓW W BUDOWIE NA 1 LIPCA 1934 R.

Według danych Lloyd Register na 1. 7. 1934 r. było ogółem w budowie statków ponad 100 t. brutto — 288 o łącznym tonażu 1.216.340 t. rej. brutto w tej liczbie 519 tys. ton tonażu parowego, 692 tys. ton motorowego i 4.700 t. bezsilnikowego. Ten ostatni budowały jedynie Stany Zjednoczone (3 statki) i 3 — Dominje Brytyjskie.

Kolejność krajów: W. Brytanja i Irlandja 587 tys. ton, Japonja 137.000 t., Francja 104.500 t., w tem ok. 63.000 ton „Normandie", Niemcy 91.000 t., Danja 67.000 t., Holandja 55.000 t., Szwecja 49.000 t., Italja 48.000 t., Stany Zjednoczone 27.600 t., Hiszpanja 20.600 t., Norwegja 17.000 t., pozostałe kraje mniej aniżeli po 5.000 t. każdy.

Uderzające jest osłabienie budownictwa okrętowego we Francji i w Italji, gdzie z 5 budujących się statków 2 buduje się na rachunek Polski. Przeciwnie, wysoką liczbę wykazuje Hiszpanja. Norwegja też coraz bardziej wchodzi w rząd państw budujących statki. Również holenderskie i szwedzkie stocznie, oraz duńskie wykazują dość wysoki stopień zatrudnienia.

Mieć sporo statków w budowie, to nie znaczy jeszcze mieć ożywienie w budownictwie okrętowem. Oto pouczające liczby tonażu spuszczonego na wodę w drugim kwartale 1934 r. (w tys. ton): W. Brytanja i Irlandja 35,9, Japonja 34,8, Danja 14,6, Niemcy 13,8, Stany Zjednoczone 10,7, Szwecja 10,1, Italja 9,7, Holandja 8,7, Norwegja 5,5, Francja 4,5.

Również statystyka statków nowozałożonych na stoczniach w drugim kwartale całkiem się różni od stosunku liczb dla statków będących w budowie: W. Brytanja 146,7, Japonja 32,7, Danja 29,0, Szwecja 18,7, Niemcy 14,0, Stany Zjednoczone 12,4, Francja 8,2 tys. ton.

Przy ogólnej ilości nowozałożonych konstrukcyj II kwartału — 272,565 t. wobec 461.060 t. założonych w I kwartale, świadczącej o dużem osłabieniu tempa nowego budow-

nictwa okrętowego w ostatnim kwartale, te kraje które wykazują znaczną nadwyżkę tonażu nowych założeń nad tonażem opuszczeń na wodę, znajdują się obecnie w fazie względnego ożywienia budowy okrętów.

Do takich krajów należą obecnie: Anglja, Danja, Szwecja.

Co do sposobu zapędu według poszczególnych krajów, to znacznie więcej motorowców aniżeli parowców budują Szwecja (same motorowce), Danja, Holandja, Italja (tylko 1 mały parowiec), Japonja, Hiszpanja. W pozostałych krajach większego budownictwa przeważa budownictwo parowców.

HOLANDJA BUDUJE ZNACZNĄ ILOŚĆ STATKÓW I WYKONUJE PRZEWOZY MORSKIE DLA ZWIĄZKU SOWIECKIEGO.

Pomijając liczne statki, nabyte przez Sowiety w Holandji, na stoczniach holenderskich buduje się obecnie kilka statków na rachunek sowiecki. Równocześnie prowadzone są pertraktacje w sprawie budowy doku pływającego i sześciu holowników.

Holandja bierze w roku bieżącym znacznie większy udział w wywozie drzewa sowieckiego, aniżeli w roku ubiegłym. Widać to już z porównania frachtów zainkasowanych przez statki holenderskie od ZSSR.: w całym roku 1933 bowiem zainkasowano za te przewozy 3 mil. florenów, natomiast w pierwszem półroczu rb. już zainkasowano 2,3 mil. florenów.

ZWIĘKSZENIE FRACHTOWANIA PRZEZ Z. S. S. R. STATKÓW ANGIELSKICH.

Z danych opublikowanych w ostatnim biuletynie Moskiewskiego Banku Narodowego (Moskowskij Narodnyj Bank) w ciągu czerwca Anglo-Sowiecko T-wo Okrętowe zafrachtowało 25 statków angielskich na 41 statków zafrachtowanych wogóle w ciągu tego miesiąca.

Z tych samych danych wynika to, że w ciągu pierwszej połowy br. to samo towarzystwo ogółem zafrachtowało 319 statków, z czego 204, czyli 64%, statków było angielskich. W tym samym okresie roku zeszłego zafrachtowano zaledwie 26 statków angielskich.

Liczby powyższe dają dowód bardzo poważnego wzmożenia stosunków angielsko-sowieckich, co niewątpliwie jest wynikiem zawarcia układów handlowych w końcu roku ubiegłego między Anglją a Sowietami.

CO KOSZTUJE JEDNA PODRÓŻ LEVIATHANA.

Wspominaliśmy już na tem miejscu o uruchomieniu w tym roku amerykańskiego olbrzyma transatlantyckiego Leviathan, należącego do United States Lines, na 5 podróży pomiędzy Stanami Zjednoczonemi a Europą. Dopłatę za te podróże przejął Rząd Stanów Zjednoczonych. Jak się obecnie wyjaśnia, deficyt pierwszej podróży wyniósł 143,000 dolarów. Po drugiej podróży deficyt wzrósł do zgóry 250 tysięcy dolarów. Leviathan w chwili obecnej dokonuje trzecią podróż. Jak słychać Rząd Stanów Zjednoczonych ma zadecydować, że podróż ta będzie ostatnią w bieżącym roku, gdyż koszty podróży nie stoją w żadnym stosunku do wpływów z przewozów i skarb amerykański spostrzegł się, że pierwotny zamiar odbycia 5 podróży pochłania zbyt znaczne sumy.

SPADEK TONAŻU AMERYKAŃSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

W ciągu pierwszego kwartału br. amerykańska flota handlowa obniżyła się do 24 816 statków o ogólnej pojemności 14.913.169 ton brutto. Na dzień 1-go stycznia br. tonaż floty amerykańskiej wynosił 24.860 statków o ogólnej pojemności 14.954.045 ton brutto. W dniu 1 maja br. na stoczniach amerykańskich było w budowie 60 statków o pojemności 47.733 ton brutto.

ZAROBKI HANDLOWEJ FLOTY SZWEDZKIEJ W ROKU 1933.

Z danych opublikowanych przez szwedzkie Ministerstwo Handlu wynika, że wpływy z frachtów pobranych przez szwedzką flotę handlową w roku 1933 wyniosły 250,2 miljonów koron. W porównaniu do roku 1932, gdy wpływy te wyniosły 256,1 miljonów koron, jest to więc spadek o sumę około 6 miljonów koron.

Jak z opublikowanych danych wynika, że 87% przewozów szwedzkiej floty handlowej dotyczy obrotów handlowych Szwecji z innemi państwami, niemniej jednak 43,8% wpływów za frachty dotyczy przewozów między obcemi portami. Jest to dowodem wielkiej ruchliwości i rozgałęzionych stosunków szwedzkich towarzystw okrętowych.

Spadek wpływów za frachty da się wytłumaczyć m. in. faktem zmniejszenia tonażu handlowej floty szwedzkiej w ciągu roku 1933 o 45.000 ton.

ULEPSZENIE URZĄDZEŃ PORTOWYCH TRIESTU OD ROKU 1914.

Z okazji udzielenia Austrji rozległych udogodnień w porcie Triestu i rozwinięcia specjalnie dla niej strefy wolnocłowej na czasie jest wyszczególnić ulepszenia portu, wykonane w ciągu ostatnich kilkunastu lat. Zestawienie danych portowych z lat 1914 i 1933 wykazuje że:

Powierzchnia portu, powierzchnia moli, powierzchnia basenów i długość nabrzeży zwiększyły się o 15—30%.

Głębokość wody zwiększyła się z 7 na 9,5 metra.

Ilość magazynów o 6%, hangarów o 30%, pojemność tych i drugich o 30%, ilość kranów większych o 25%, mniejszych o 35%, wprowadzono transportery elektryczne, wagi automatyczne i wagi aerostatyczne, których w r. 1914

nie było wcale. Sieć kolejową portu zwiększono prawie o 50%.

Lecz najwięcej rozwijano chłodnie portowe: w r. 1914 pojemność ich wynosiła zaledwie 493 m. sześć., obecnie wynosi 8.552 m. sześć.

Włosi twierdzą, iż obecnie Triest jest nietylko najlepiej wyposażonym portem Adrjatyku, lecz również jest w stanie rywalizować pod względem urządzeń przeładunkowych i składowych, oraz ogólnej sprawności portowej z jakimkolwiek portem morza Śródziemnego.

POMPOWANIE I PRZEWOZY AMERYKAŃSKIEGO SMALCU DO EUROPY W CYSTERNOWCACH.

Smalec amerykański w beczkach stanowił dotąd poważną część ładunku kontynentalnych linij, przewożących ten produkt w znacznych ilościach do Europy. Obecnie zastosowano po raz pierwszy, z powodzeniem, przewóz smalcu w statku cysternowym. Niemiecki cysternowiec „Wilhelmine" należący do Atlantic Tank Reederei, który przez kanał Welland przybył do Chicago, wziął tam 1195 t płynnego (podgrzanego) smalcu, przepompowanego z 45 wagonowych cystern. Do przepompowania zastosowano system podgrzewanych węży; również sam smalec wieprzowy był podgrzewany. Podobno zastosowanie tego nowego sposobu przewozu smalcu daje oszczędności na przewozie do Europy prawie 1 dolara na każdych 100 lbs.

REKORDOWA SZYBKOŚĆ WYŁADUNKU ZBOŻA W ANTWERPJI.

Przed paroma tygodniami w porcie antwerpijskim ustalony został rekord szybkości wyładunku zboża. Chodziło w danym wypadku o statek Langleecrag, który mając ładunek 8.900 ton zboża z Maurealu zawinął do portu o godz. 11,30 rano w dniu 15 czerwca. O godz. 1 po południu rozpoczęto przy pomocy 6 elewatorów wyładunek, który zakończono w tym dniu o godz. 5-ej po południu po wyładowaniu 3.600 ton. W dniu następnym od godz. 8 rano do 3-ej po południu wyładowano za pomocą 7 elewatorów — resztę 5.300 ton. W ten sposób przeciętny wyładunek na godzinę wynosił około 900 ton zboża.

PRZYCZYNY ZATRZYMANIA SIĘ ROZWOJU RUCHU STATKÓW I TOWARÓW W ANTWERPJI.

Obserwacją porównawczych liczb rozwoju ruchu statków i towarów trzech największych i konkurujących między sobą portach kontynentu: Rotterdamu, Antwerpji i Hamburgu wykazuje od szeregu miesięcy wstrzymanie wzrostu ruchu w Antwerpji przy jednoczesnym powolnym wzroście w Hamburgu i bardzo znacznym wzroście ruchu w Rotterdamie.

Koła antwerpijskie wskazują na dwie poważne przyczyny, które wstrzymują rozwój portowy Antwerpji.

Pierwsza — to zupełne rozbicie tegorocznego importu drzewa przez Antwerpję. Utworzenie Norwoodu doprowadziło do podniesienia frachtów drzewnych do 15% względem poprzedniego poziomu. Importerzy korzystają przy tych warunkach z nagromadzonych zapasów i w tym roku poważniej w interes frachtowy już się nie wciągną.

Druga przyczyna — to odciągnięcie eksportu tomasyny do Brukseli. Bruksela coraz więcej się rozwija jako port morski, dzięki otwarciu w tym roku dodatkowego połączenia kanałowego na Charleroi. Ta przyczyna już będzie działać jako stała: daje ona powód kołom antwerpijskim narzekać na zgubne skutki decentralizacji portowej. Bezwątpienia jednakże przemysł i handel belgijski uzyskuje przez nowy stan rzeczy lepsze możliwości eksportowe. Również, jako na trzecią przyczynę wskazuje się na sprowadzanie rudy dla przemysłu reńsko-westfalskiego to przez Antwerpję, to przez Rotterdam. Obecnie jest w łasce Rotterdam, Antwerpja natomiast jest raczej klapą bezpieczeństwa na wypadek, gdyby Rotterdam pragnął wykorzystać swój monopol importowy, o ile nie mówić o mniej korzystnym i dalekim porcie Emden.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

CŁA ULGOWE NA KORZENIE.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu komunikuje, że cło ulgowe na korzenie objęte punktami 3, 4 i 5 poz. 82 Taryfy Celnej udzielane będzie na następujących warunkach:

1. Import korzeni objętych punktami 3, 4 i 5 poz. 82 Taryfy Celnej winien być pokrywany zaświadczeniami o kompensacyjnym wywozie na rynki zamorskie, pozaeuropejskie t. zw. kierunkowemi t. zn. stwierdzającemi wywóz do tego kraju, z jakiego towar importowany pochodzi.

2. W wypadku niemożności wykazania się wywozem pozaeuropejskim kierunkowym, import korzeni objętych punktami 3, 4. i 5 poz. 82 Taryfy Celnej winien być pokrywany zaświadczeniami o kompensacyjnym wywozie bądź na rynki zamorskie, pozaeuropejskie (t. zw. kierunkowemi), bądź na rynki europejskie, przyczem tak w jednym jak i w drugim wypadku, należy poza dołączeniem zaświadczeń o kompensacyjnym wywozie, wpłacić do P. K. O. na konto wywozowe Nr. 7640 Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie 35% wartości

nominalnej tych zaświadczeń. Wpłaty te aż do odwołania mogą być również pokrywane zaświadczeniami o kompensacyjnym wywozie, stwierdzającemi wywóz tak na rynki europejskie jak i pozaeuropejskie.

Powyższe zarządzenie obowiązuje od dnia 20 lipca rb.

CŁA ULGOWE NA KAWĘ, HERBATĘ I KAKAO.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu komunikuje, że cło ulgowe na kawę, herbatę i kakao udzielane będzie na następujących warunkach:

1. Import kawy, t. zw. niebieskiej, herbaty i kako winien być kompensowany wywozem kierunkowym na rynki zamorskie pozaeuropejskie, import zaś kawy brazylijskiej wywozem do Brazylji.

2. W wypadku niemożności wykazania się wywozem pozaeuropejskim kierunkowym, przy wywozie kawy niebieskiej, herbaty i kakao, oprócz odpowiedniego wywozu na rynki zamorskie pozaeuropejskie, wymagane będą wpłaty na konto P. K. O. Nr. 7640 w wysokości 5 gr od jednego kg każdego z tych towarów. Wpłaty te *aż do odwołania* mogą być również pokrywane w postaci zaświadczeń o kompensacyjnym wywozie, stwierdzającymi wywóz na rynki europejskie.

Powyższe zarządzenie obowiązuje w odniesieniu do herbaty od dnia 10 lipca br., dla kawy niebieskiej od 20 lipca br. i dla kakao od dnia 1 sierpnia br.

PROLONGATY ZEZWOLEŃ PRZYWOZOWYCH.

Prolongaty na zezwolenia przywozowe zasadniczo udzielane nie są. Wyjątek stanowią towary zawarte w specjalnej liście, ustalonej przez władze kompetentne. Z listą towarów, na które zezwolenia przywozowe mogą być sprolongowane, zainteresowane firmy mogą się zaznajomić w Referacie Eksportowym naszej Izby.

II KONKURS „DOBRY EKSPORT".

Przy wszelkich tranzakcjach zagranicznych decyduje o powodzeniu nietyle jakość towaru wysłanego przez producenta, ile jakość produktu otrzymanego przez odbiorcę. Wytwórca winien przeto znać jakość swego towaru po przebyciu dłuższego transportu i krytycznem okiem ocenić odporność transportową i zalety swoich produktów, oraz stwierdzić, czy organizowany przez Państwowy Instytut Eksportowy pod hasłem „Dobry Eksport", umożliwia zainteresowanym wytwórcom porównanie produktu wyjściowego z oryginalną przesyłką, po przebyciu bardzo trudnego transportu zamorskiego.

Konkurs wykazuje, w jakim stanie odbiorca zagraniczny otrzymuje wysłany produkt, przyczem stawia, podobnie jak w innych dziedzinach, wymogi o 100% wyższe od normalnych. Wszystkie wytwory odbywają bowiem nietylko drogę do odległego zamorskiego miejsca przeznaczenia, lecz przechodzą jeszcze podróż powrotną do Polski. Każdy postępowy wytwórca przyzna słuszność stawiania takich wymagań, gdyż praktyka wykazuje, że produkty muszą częstokroć wytwarzać nawet w normalnych transportach handlowych tego rodzaju niekorzystne warunki.

Konkurs „Dobry Eksport" daje możność:

1) stwierdzenia, czy jakość towaru jest zadowalająca, i nie ucierpiała wskutek transportu,
2) stwierdzenia, czy opakowanie towaru jest wystarczające i odpowiednie,
3) porównania jakości towaru różnych wytwórców z zachowaniem poufności firm,
4) porównanie jakości polskiego towaru z jakością towarów obcych, konkurujących z nim na rynkach zagranicznych,
5) poprawienie wyrobów przez naoczne przekonanie się producenta, w jakim kierunku winny iść dalsze dążenia.

Konkurs „Dobry Eksport" nie ma na celu nawiązania łączności handlowej z zagranicą; dążeniem konkursu jest zwiększenie doświadczenia wytwórców krajowych.

Pierwszy konkurs „Dobry Eksport", urządzony w r. 1933, odbił się żywem echem wśród licznych sfer zainteresowanych wytwórców jakoteż społeczeństwa i prasy gospodarczej. Zarówno Komisja Sędziowska, która przeprowadziła ocenę i porównanie przesyłek po powrocie z podróży do Buenos Aires, jak również liczni wytwórcy, którzy zwiedzali wystawę, wyrażali opinję o konieczności powtarzania konkursu.

Z uwagi na wyniki i cenne obserwacje, osiągnięte przy pierwszej próbie, Państwowy Instytut Eksportowy rozpisuje obecnie drugi konkurs pod hasłem „Dobry Eksport".

WARUNKI II KONKURSU „DOBRY EKSPORT".:

1) Konkurs ma na celu lepsze poznanie jakości, właściwości i odporności towaru i opakowania, przyczem zaleca się poszczególnym firmom wysyłkę nietylko produktów ustalonych i wprowadzonych, lecz również wysłanie artykułów nowych, względnie przygotowanych innemi sposobami aniżeli zwykłe.
2) Konkurs jest dostępny dla wszystkich firm, których wyroby mogą wskutek opakowania lub wpływów transportu ucierpieć, przyczem udział zaleca się specjalnie wszystkim przetwórcom surowców rolnych.

3) Każdy wytwórca, biorący udział w konkursie, winien przygotować dwie jednakowe przesyłki, z których jedna odbędzie czteromiesięczną podróż morską na Daleki Wschód na trasie Gdynia — Jokohama — Gdynia, a druga zostanie jako duplikat w kraju.

4) Ilość rodzajów i typów towarów przesłanych przez poszczególnego wytwórcę do konkursu jest nieograniczona, lecz z każdego rodzaju należy włączyć po dwie sztuki względnie jednostki, zarówno do przesyłki morskiej, jak do przesyłki krajowej (duplikat). Każda sztuka winna być dostarczona w zwykłej formie handlowej, stosowanej normalnie przy dostawach i sprzedaży do krajów zamorskich. Ciężar jednej przesyłki nie powinien przekraczać 40 kg.

5) Opakowanie winno odpowiadać normalnym wymogom transportowym. Opakowanie morskie winno chronić zawartość przesyłki i jej jakość od niekorzystnych wływów zewnętrznych na czas czteromiesięcznej podróży morskiej, przyczem należy mieć na uwadze, że przesyłki przejdą dwukrotnie przez najgorętsze morze świata (morze Czerwone), przez gorący i wilgotny pas Oceanu Indyjskiego i burzliwe morzą chińskie. Opakowanie morskie musi jednak również odpowiadać normalnym wymogom kalkulacyjno-handlowym t. j. winno kosztować mało, wypełniać swoje zadania i zajmować mało miejsca. Pozatem pozostawia się wybór opakowania do swobodnego uznania wytwórcy.

6) Cecha przesyłki winna być umieszczona na dwóch przeciwległych ściankach każdego pakunku przy użyciu szablonu i trwałego tuszu. Napis winien brzmieć:

GDYNIA TO YOKOHAMA
DOBRY EKSPORT

i być wypisany literami wielkości conajmniej 5 centymetrów.

W lewym narożniku ściany pakunku, noszącej napis, należy umieścić cechę firmy wysyłającej i ew. numer ekspedycji.

7) Przesyłki winny nadejść do Gdyni względnie do Warszawy, do **dnia 1 grudnia 1934 r.** pod następującemi adresami:

Dla przesyłki morskiej:
„Dobry Eksport“ Polska Agencja Morska Far East Line, Gdynia — Port, Wolna Strefa, Nabrzeże Stanów Zjednoczonych, magazyn Nr. 6;

Dla przesyłki krajowej:
„Dobry Eksport“,
„Warta“, Tow. Ekspedycyjne, Gdynia — Port Północny,
Termin nadejścia przesyłki do Gdyni nie należy w żadnym wypadku przekroczyć, gdyż statek opuszcza port dnia 5-go grudnia 1934 roku,

8) Przetwórcy nie ponoszą przy udziale w konkursie żadnych kosztów oprócz jednorazowego opłacenia przesyłki z miejsca zamieszkania do Gdyni oraz do Warszawy.

9) Po powrocie przesyłek morskich specjalna komisja, złożona z trzech fachowców, niezwiązanych bezpośrednio ani pośrednio z zainteresowanymi przetwórcami, a powołanych przez Instytut, w tem jednego przedstawiciela nauki, przeprowadza właściwą ocenę jakościową produktów, przy nieobecności przetwórcy.

10) Przed oceną jakościową usuwa Delegat Instytutu z wszystkich produktów wszelkie oznaki pochodzenia produktu, zastępując je liczbami. Komisja może wówczas dopiero przystąpić do oceny.

Wytyczne oceny jakościowej obejmują:

a) Ocenę danego przetworu pod względem zewnętrznego wyglądu, smaku, aromatu, czystości i pozostałych własności spożywczo-użytkowych,

b) ocenę przydatności i odporności eksportowej, czyli porównania jakości przetworu po powrocie z transportu morskiego z jakością przesyłki pozostałej w kraju.

c) ocenę opakowania, t. j. jego skuteczności połączonej z oszczędnością i celowością, oraz dodatniego zewnętrznego wyglądu.

11) Po przeprowadzeniu oceny jakościowej dostęp przetwórców, którzy brali udział w konkursie, jest dozwolony. Delegat Państwowego Instytutu Eksportowego wyjawia zainteresowanemu przetwórcy tylko numerację jego przetworów.

12) Po dokonanej ocenie jakościowej Państwowy Instytut Eksportowy może udostępnić szerszemu ogółowi dostęp na wystawę i ogłasza sprawozdanie z przebiegu konkursu, wydając odznaczonym przez Komisję firmom listy pochwalne.

BUDOWA ŚPICHLERZA ZBOŻOWEGO W SZCZECINIE.

W myśl komunikatów prasowych budowa śpichlerza zbożowego w Szczecinie została postanowioną.

Sfery zainteresowane oczekują podniesienia się znaczenia Szczecina i zmniejszenia bezrobocia.

Śpichlerz stanie w dowolnej części portu nad Odrą i otrzyma połączenie kolejowe z dworcem towarowym „Breslauer Bahnhof". Ułożenie towarów wymagać będzie częściowego zasypania kanału zwanego „Dunzig". Równocześnie z zasypywaniem Dunzig'u rozpoczęte zostaną roboty koło wbijania pali długości 16 — 17 m. i średnicy 40 cm. w grunt, na którym stanie śpichlerz o pojemności 20.000 t.

Nowy śpichlerz w połowie składać się będzie z silosów i podłóg. Maszynowe urządzenia mają stanowić ostatnie słowo techniki. Przewiduje się, że wydajność będzie wynosiła na godzinę przy przeładunku ze statku do śpichlerza 100 t., z wagonów kolejowych 250 t., z wozów 50 t., ze śpichlerza na statek 200 t., z pokładu na pokład 100 t., z wagonów kolejowych na statek 200 t. Nabrzeże przed spichlerzem będzie umocnione na długości 220 m. i umożliwi cumowanie dwom statkom. Należy nadmienić, że śpichlerz wykonany będzie jako wysoka budowla nadziemna, umożliwiająca lepsze przewietrzanie zboża. Maszyny umieszczone zostaną w wieży, która ma być wyższą od śpichlerza.

Koszta budowy preliminuje się w wysokości 4 miljonów RM., z których 3 milj. dostarcza angielsko - holenderskie towarzystwo „Unileaver", a resztę „Gesellschaft für öffentliche Arbeiten".

W budowie śpichlerza zainteresowana jest obok miasta Szczecina i towarzystwa portowego — również „Getreidehandelsgesellschaft" w Berlinie, będąca najważniejszym klientem portu szczecińskiego.

Możliwości wykorzystania śpichlerza oceniane są bardzo optymistyczne z uwagi na cyfry przeładunku zboża w Szczecinie, które wyniosły w r. 1931 — 385.000 t., w r. 1932 — 336.000 t. i w r. 1933 — 585.000 t. W analogicznych latach przywieziono drogą rzeczną do Szczecina 311.000 t., 292.000 t. i 567.000 t. zboża. W r. ub. znajdowało się w śpichlerzach szczecińskich na składzie 40.000 t. zboża, przyczem z braku dalszych możliwości składowania musiano odmówić przyjęcia 60.000 t. zboża.

PRZYWÓZ ZBOŻA POLSKIEGO DO HOLANDJI.

Rozesłany do wszystkich giełd zbożowych okólnik Monopolu Zbożowego przewiduje, że od nia 4 czerwca r. 1934 wwóz zboża z Polski może być dozwolny tylko w tym wypadku, gdy wzamian zostaną wyeksportowane do Polski holenderskie produkty kolonjalne. Takie same komunikaty wydano w stosunku do przywozu zbóż z Węgier, Rumunji, i Jugosławji.

Zaznaczyć należy, że jęczmień browarny nie został narazie objęty nowemi zarządzeniami, wobec czego zasady handlu kompensacyjnego nie mają w tym obrocie zastosowania.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17 LIPCA 1934 ROKU.

AUSTRJA. Z dniem 7 lipca 1934 r. weszły w życie zmiany stawek celnych w taryfie austrjackiej i węgierskiej we wzajemnym obrocie towarowym na niektóre artykuły, przyczem w taryfie austrjackiej przedewszystkiem na wyroby drzewne i budowlane, a w taryfie węgierskiej na wyroby włókiennicze.

W dzienniku urzędowym z 12 lipca rb. został ogłoszony zakaz importu przędzy czesankowej (poz. 176) surowej, pojedyńczej lub wielonitkowej, bielonej, farbowanej i drukowanej. Pozwolenia będą wydawane na podstawie importu dokonywanego w roku 1933.

BRAZYLJA. Według wyjaśnień władz celnych nowa taryfa celna ma obowiązywać wobec wszystkich towarów od 1 stycznia 1934 r.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. — SIERRA LEONE. Zarządzeniem z 10 kwietnia 1934 r. podwyższone zostały stawki celne w stosunku towarów pochodzenia nie brytyjskiego, do wysokości w wielu wypadkach równej dwukrotnej stawce brytyjskiej.

CZECHOSŁOWACJA. Z dniem 30. 6. 1934 wydane zostały nowe przepisy dotyczące zryczałtowania podatku obrotowego od aparatów radjotelefonicznych i telegraficznych oraz ich części. Pozatem zmieniono opłaty zryczałtowane w zakresie cementu, drutu, ryżu łamanego, krochamlu, dekstryny i wyrobów włókienniczych.

Z ważnością od 11. 7. 1934 r. zaszeregowany został do systemu pozwoleniowego wywóz następujących surowców tekstylnych:

Poz. 180 bawełna, poz. 22 wełna, ex poz. 202 juta, oraz przędza z poz. 183, 184, 185, 186, 187, 225 i 226.

Za udzielenie pozwolenia wywozu bawełny, wełny i juty pobierać będzie Ministerstwo Handlu 1%, za przędzę 0,25%.

FRANCJA. Z dniem 1 lipca zniesiony został zakaz przywozu ziemniaków — sadzeniaków z Wielkiej Brytanji.

W parlamentarnej Komisji Celnej rozważane są projekty wprowadzenia podwyżek stawek celnych na szereg artykułów. Cło na naftę oczyszczoną ma ulec podwyżce o 7 fr. od 1 hl. w taryfie minimalnej i 21 fr. w taryfie generalnej. Taką samą podwyżką objęte mają być oleje ciężkie i gazolina. Pozatem projektowane są podwyżki stawek celnych na świece parafinowe, tłuszcze rybie, oleomargarynę, oraz produkty rolnicze: zboża, chmiel, ziemniaki, nabiał i drzewo.

Według „Journal Officiel" z dnia 7 lipca rb. zniesiony zostaje 12% podatek luksusowy przyczem towary, które temu podatkowi podlegały, opłacać będą podatek obrotowy w wysokości 2%.

W dniu 13 lipca opublikowana została ustawa o subwencjonowaniu francuskiej marynarki handlowej, która przewiduje ogólną podwyżkę stawek celnych do wysokości 4%. Wpływy z podwyżki mają być zużyte na wyżej wspomiany cel. W ciągu miesiąca, tj. do daty wejścia w życie ustawy tej będą zestawione listy podwyżek celnych.

W dniu 3 lipca rb. ukazał się w „Journal Officiel" dekret, umożliwiający przewóz towarów z kolonij francuskich do Francji wyłącznie statkami francuskiemi.

HISZPANJA. Z dniem 3 lipca 1934 r. skontyngentowany został przywóz kwasu sulfurowego rycynowego i innych kwasów tłuszczowych. Kontyngenty

wyznaczone są na drugie półrocze rb. w wysokości 100% przeciętnego importu w latach 1931/33.

Przywóz cukru do celów przemysłowych na Wyspy Kanadyjskie w granicach 300.000 kg w okresie od 1. 8. do 31. 12. 1934 r. jest zwolniony od cła.

W. P. IRLANDJA. Z dniem 30 czerwca 1934 r. weszły w życie zmiany stawek celnych na sznurowadła (poz. 32), wstążki gumowe (poz. 33), guziki (poz. 34), sznurki do paczek (poz. 35), drut i kable elektryczne (poz. 36), tłuszcze i oleje w połączeniu z gliceryną (poz. 37), ostrza do brzytew (poz. 38), narzędzia rolnicze (poz. 39), automaty (poz. 40) i statuy (poz. 41).

JUGOSŁAWJA. Nasiona kwiatów, zbóż, roślin strączkowych, importowane za zgodą Min. Rolnictwa dla celów poprawy upraw są zwolnione od cła.

MEKSYK. Dekret z dnia 30. 5. 1934 r. wprowadził zmiany stawek celnych na zapałki (20 peso za 1 kg) brutto, w paczkach o zawartości do 45 sztuk — 1.50 peso za 1 kg netto, powyżej 45 sztuk w paczce — 20 peso od 1 kg brutto). Przywóz zapałek idących luzem, które zawierają fosfor, jest zabroniony.

Z dniem 12 maja br. weszły w życie zmiany stawek celnych na szereg artykułów, m. in. ubrania z jedwabiu sztucznego (27 za 1 kg) z wełny (26,60 za 1 kg), mieszane z jedwabiem sztucznym (26,60 za 1 kg), kwas octowy (0,10), oprawy do akumulatorów, elektrody itp.

NOWA ZELANDJA. Nowa taryfa celna, jaka ma wejść w życie, zawiera szereg zniżek stawek celnych dla towarów brytyjskich, a nawet zwolnień od cła. Stawki na towary innego pochodzenia mają być niezmienione.

PALESTYNA. W dzienniku urzędowym z dnia 28 czerwca ogłoszone zostało rozporządzenie, zmieniające stawki celne na mąkę pszenną, żytnią, grysik, żyto i pszenicę.

PORTUGALJA. Z dniem 28 czerwca została włączona do taryfy celnej pozycja 1012 A — drut i kabel miedziany do celów elektrotechniczych izolowany, powlekany kauczukiem. Stawka maksymalna 10 dol., minimalna 4 dol.

RUMUNJA. Z dniem 1. 7. rb. uległ zmianie system kontyngentowania przywozu, mianowicie ogólny przywóz został począwszy od 1. 7. zmniejszony o $^1/_5$ przywozu dokonanego w okresie od 1 lipca 1933 do 1 lipca 1934 r. Zarządzeniem tem objęto również przywóz z państw z któremi Rumunja ma aktywny bilans handlowy. Do krajów, z któremi wymiana towarowa może odbywać się jedynie na podstawach kompensacyjnych włączono Austrję i Anglję. Przedsiębiorstwa naftowe mogą jedynie pokrywać swe zapotrzebowanie zagranicą w ilościach niezmniejszonych. Pozatem ograniczenia nie dotyczą części maszyn.

STANY ZJEDNOCZONE A. P. W dniu 12 czerwca rb. wniesiona została poprawka do taryfy celnej z 1930 r., uprawniająca Prezydenta do zawierania traktatów handlowych z krajami zagranicznemi z ważnością do trzech lat, przyczem Prezydent może zniżyć stawki celne do 50% normalnej wysokości.

Do końca października rb. przedłużony został termin nieograniczonego kontyngentami przywozu napojów alkoholowych.

SZWAJCARJA. W niektórych wypadkach i przy ścisłej kontroli przywóz cukru surowego do rafineryj korzysta ze zniżonego cła importowego.

Przywóz smalcu może w myśl obowiązujących przepisów odbywać się jedynie w drodze kompensaty za eksport bydła hodowlanego ze Szwajcarji.

Rząd szwajcarski wprowadził w dniu 10 lipca 1934 r. następujące postanowienia dotyczące importu ziemniaków konsumcyjnych, w myśl którego (art. 1) import ziemniaków, podpadających pod poz. 45 Taryfy Celnej, wymagać będzie nadal każdorazowo zezwolenia ze strony Państwego Zarządu Alkoholowego, przyczem Ministerstwo Finansów i Ceł zostało upoważnione do uzależnienia importu od zakupu ziemniaków konsumcyjnych krajowych i od wpłacenia normalnej ceny za wszystkie ilości ziemniaków zakupionych, odsprzedanych i zużytkowanych przez firmy importowe.

TURCJA. Na listę towarów wolnych od pozwoleń kontyngentowych wniesiono: motory elektryczne, niektóre maszyny włókiennicze, maszyny używane przy budownictwie, maszyny do szycia i dziania, maszyny destylacyjne, lodówki itp.

WĘGRY. Z dniem 1 lipca 1934 r. weszły w życie zmiany taryfy celnej, a mianowicie zwolnienia od cła udzielane na podstawie specjalnych zezwoleń i pod ścisłą kontrolą lub zniżki celne dla części różnych maszyn, a ponadto zmiany w zakresie taryifkacji.

WIELKA BRYTANJA. Zmiany stawek celnych, wynikające z układu z Francją, weszły w życie 2. 7. 1934 r., obejmują one m. in. produkty ogrodnicze, skóry „glacé", sztuczną biżuterję, bibułkę papierosową i t. p.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma palestyńska pragnie objąć przedstawicielstwa firm polskich produkujących wyroby metalowe, drewniane, artykuły dziane, gumowe, celuloidowe, zabawki i biżuterję. E/17450/4E/Ch.

Kupiec wiedeński, który w jesieni wyjeżdża do Egiptu, Palestyny, Syrji, Iraku, na Cypr i Maltę, gotów jest zająć się opracowaniem na tamtejszych rynkach możliwości eksportowych dla produktów polskich. E/17386/3D/Ch.

Firma szwajcarska interesuje się importem wyrobów gumowych, jak płaszcze nieprzemakalne. skórzanych kurtek, płaszczy, piłek gumowych, rękawiczek, artykułów podróżniczych, kufrów, torebek damskich. P/17147/4k/Sz.

Firma tuniska interesuje się importem walizek fibrowych. P/17175/59/Sz.

Firma holenderska interesuje się zakupem czepeczków damskich gumowych. P/17211/59/Sz.

Firma holenderska interesuje się zakupem grzebieni z galalitu oraz masy kauczukowej i rogu. — P/16816/59/Sz.

Na rynku abissyńskim istnieją możliwości zbytu powozów lekkich do zaprzęgów konnych. P/17413/40/MM.

Na rynku holenderskim istnieją możliwości zbytu obić papierowych i tapet luksusowych. P/17210/61/MM.

Firma syryjska interesuje się nawiązaniem kontaktu handlowego z krajowymi producentami: czekolady, wyrobów drzewnych (krzesła), wyrobów włókienniczych, maszyn, perfumerji, kosmetyków itp. P/17501/4E/MM.

SPRAWY TURYSTYCZNE

AKTUALJA TURYSTYCZNE.

Utrudnienia paszportowe, stosowane przez Rząd w słusznem skądinąd dążeniu o zachowanie równowagi bilansu płatniczego Polski, sprawiły, że wyjazdy turystów polskich zagranicę ograniczyły się do minimalnych rozmiarów. Polityka ta nie mogła nie wywołać pewnych trudności w stosunkach Polski z państwami, dla których przypływ turystów ma wielkie znaczenie, zwłaszcza zaś z temi państwami, które z tytułu swych rozrachunków handlowych z Polską, mają nam do płacenia mniej lub więcej poważne sumy. Kwestja skierowania turystów polskich do tych państw znalazła swe rozwiązanie na płaszczyźnie kompensaty za import na ich terytorjum towarów polskich. Znany jest pod tym względem układ pomiędzy Polską a Austrją. Obecnie do tego samego rodzaju układu doszło pomiędzy Polską a Jugosławją. Układy te są już, jako coś nowego w stosunkach międzypaństwowych komentowane przez fachową prasę zagraniczną i nie jest wykluczone, że dojść może do ich dalszego rozszerzenia. W ten sposób turystyka polska poza wycieczkami morskiemi na statkach polskich, które notabene cieszą się wielkiem powodzeniem, zyska nowe możliwości rozwoju.

Mówiąc o wycieczkach statkami polskimi, wypada nam zanotować bardzo pocieszający fakt udziału w nich cudzoziemców. Ostatnio naprzykład w jednej z wycieczek statku „Warszawa“ do Stockholmu wzięło udział około 30 osób, przybyłych bezpośrednio z Rumunji na pół godziny przed odpłynięciem statku z Gdyni. Byłoby niezmiernie pożądanem, aby takich wycieczek było jaknajwięcej; koniecznem jest rozwinięcie w tym kierunku odpowiedniej propagandy oraz jaknajdalej idących ułatwień w zakresie paszportowym, rewizyj celnych i t. p.

Sezon bieżący już zbliża się ku końcowi. Doświadczenia, zdobywane obecnie, można będzie i koniecznem będzie wykorzystać z chwilą uruchomienia nowych statków Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego w sezonie przyszłym. Nie ulega wątpliwości, że te nowoczesne statki przedstawiać będą o wiele więcej atrakcyj dla turystów i pod tym względem odegrają poważną rolę propagandystyczną.

Sezon tegoroczny, jak zaznaczyliśmy, ma się ku końcowi. Niesłusznie zupełnie ugruntowało się mniemanie, że sezon nad morzem nie trwa dłużej jak 6—8 tygodni — przez lipiec i sierpień. W tym też jedynie czasie daje się zauważyć przepełnienie na wybrzeżu. Doświadczenie wykazuje, że tak w czerwcu, jak i we wrześniu jest wiele pięknych dni słonecznych, uprzyjemniających pobyt nad morzem i dających możność uprawiania sportów morskich. Jest koniecznością dla rozwoju naszych miejscowości kąpielowych dążyć do przedłużenia sezonu. Propaganda w tym kierunku jest bardzo wskazana.

W tych dążeniach o przedłużenie sezonu przodują uzdrowiska i zdrojowiska podgórskie. Mają też one do zanotowania ostatnio poważny sukces, osiągnięty za pośrednictwem Związku Uzdrowisk Polskich. Dzięki staraniom tego Związku Ministerstwo Komunikacji zgodziło się udzielać zniżek na powrotny przejazd kolejami, po przebyciu w danej miejscowości w ciągu 8 dni w sierpniu i we wrześniu w wysokości 25%.

Niestety miejscowości nadmorskie nie zostały tą zniżką objęte, tymczasem mogłaby ona niewątpliwie chociażby częściowo przyczynić się do przedłużenia sezonu na naszem wybrzeżu.

W zrozumieniu wagi rozpowszechnienia tej ulgi na nadmorskie miejscowości kąpieliskowe, Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni wystąpiła z nagłym w tym kierunku wnioskiem do Ministerstwa Komunikacji.

L. G.

WYSTAWY I TARGI

TARGI WSCHODNIE.

XIV. Międzynarodowe Targi Wschodnie we Lwowie odbędą się w tym roku od 1 do 16 września. Tegoroczną kampanję Międzynarodowych Targów Wschodnich przeprowadzi we własnym zarządzie Izba Przemysłowo-Handlowa we Lwowie.

Termin Targów został w tym roku przesunięty zpowrotem na koniec lata, ażeby dać możność obesłania i zwiedzenia Targów także przez sfery rolnicze. Ponadto Izba Przemysłowo-Handlowa zostosowała się w tym względzie do życzeń, podnoszonych zarówno ze strony dotychczasowych wystawców jak i uczestników Targów.

Ponieważ w ostatnich czasach nastąpiło w wielu gałęziach produkcji znaczne ożywienie i wogóle odprężenie sytuacji gospodarczej, można uważać za rzecz pewną, że tegoroczne Targi cieszyć się będą znaczniejszem zainteresowaniem.

Wszelkich informacji udziela oraz zgłoszenia uczestnictwa przyjmuje *Izba Przemysłowo-Handlowa we Lwowie.*

UDZIAŁ PORTÓW POLSKICH W JESIENNYCH TARGACH ZAGRANICZNYCH.

W okresie jesiennym r. b. zorganizowane będą targi przez Czechosłowację w Pradze i Austrję w Wiedniu. „Jesienne Targi Praskie“ odbędą się między 2 i 9 września rb. Okres trwania targów jesiennych w Wiedniu zostanie podany później.

Na obydwóch wspomnianych targach będą reprezentowane oba porty polskie Gdynia i Gdańsk. W tym celu obydwa wspomniane porty przygotowują materjał propagandowy, ilustrujący ich działalność.

V. TARGI LEWANTYŃSKIE W BARI.

Targi Lewantyńskie w Bari, oczekiwane corocznie z wielkiem zainteresowaniem przez sfery kupieckie i przemysłowe nietylko włoskie ale i zagraniczne, odbędą się po raz piąty od 6 do 21 września br.

Targi te powołane do życia w 1930 r. zyskały sobie odrazu uznanie wśród sfer kupieckich Europy zachodniej i środkowej pragnących nawiązać stosunki we Wschodem, specjalnie jednak wśród sfer kupieckich włoskich. Dowodzi tego liczba wystawców włoskich, która wynosiła w roku 1930 około 1.200, zaś w roku 1933 około 5.000, jak również zagranicznych, która z 134 w 1930 r. wzrosła na 1.309 w roku 1933.

Targi zajmowały w 1933 r. powierzchnię 155.400 metr. kwadr., w 1931 r. — 174.400, w 1932 r. — 182.200, w 1933 r. — 186.700. Wzrósł również udział państw zagranicznych w 16 w 1930 r. na 38 w 1933 r., oraz ogólna waga towarów wystawionych na Targach: w 1930 r. — około 10.500 kg., w 1933 r. — około 20.000 kg. Liczba firm włoskich i zagranicznych, które zgłosiły dotychczas swój udział w Targach jest o wiele wyższa, aniżeli w latach ubiegłych.

W wyniku tego należy przypuszczać, że rezultaty tegorocznej imprezy będą pomimo istniejącego kryzysu gospodarczego nadzwyczaj dodatnie.

Zapowiedział swoje przybycie na Targi Szef Rządu Włoskiego oraz cały szereg osobistości zagranicznych i misji handlowych państw biorących udział w Targach.

Szczególną uwagę należy zwrócić na wzmożony udział wystawców zagranicznych, który jest o wiele wyższy, aniżeli w roku ubiegłym i dowodzi to, że pomimo ograniczeń istniejących obecnie w handlu międzynarodowym, są jeszcze poważne możliwości nawiązania kontaktu z wieloma rynkami.

W roku bieżącym Targi wzbogacą się kilkoma nowemi działami względnie powiększeniem niektórych już dawniej istniejących działów i sekcji.

Nowością będzie Wystawa Rzemiosła, która będzie się mieściła w specjalnym pawilonie i będzie obejmowała pokaz mebli, wszelkiego rodzaju haftów i tkanin ręcznych, wyrobów skórzanych i żelaznych itp. Osobny dział będzie zarezerwowany dla rzemiosła dostarczającego urządzeń okrętowych i wyrabiającego wszelkiego rodzaju łodzie oraz przybory żeglarskie. Dział ten będzie obejmować pokaz łodzi żaglowych i motorowych, instrumentów żeglarskich, środków ratunkowych, wynalazków, sieci i przyborów rybackich itp.

Na specjalną wzmiankę zasługuje również wystawa skór i obuwia, w której zapowiedziały swój udział najpoważniejsze firmy włoskie i zagraniczne w tej branży. Szczególnie zainteresowały się tą wystawą sfery kupieckie Bliskiego Wschodu.

Z innych wystaw specjalnych urządzonych po raz pierwszy w roku bieżącym należy wymienić: pokaz wzorowego i nowoczesnego urządzenia domowego, wystawa owoców suszonych wraz ze specjalnym działem poświęconym systemom racjonalnego opakowania tychże, oraz wystawa maszyn i narzędzi rolniczych. Znacznemu rozszerzeniu ulegnie wystawa sprzętu i materjału radjowego, zainicjowana już w roku ubiegłym.

Targi Lewantyńskie w Bari ułatwiają również przeprowadzanie tranzakcji handlowych i w tym celu został zorganizowany specjalny dział handlowy, funkcjonujący jedynie podczas trwania Targów, który posiada cały szereg biur handlowych firm włoskich i zagranicznych. Dział ten zorganizowano po raz pierwszy w 1932 r. i praca jego wydała bardzo korzystne rezultaty, zawarto bowiem za jego pośrednictwem około 3.000 tranzakcyj w 1932 r. i około 5.500 w 1933 r.

W roku bieżącym ustanowiono specjalne dnie zawierania kontraktów dla każdego z działów przemysłu i handlu reprezentowanego na Targach, a mianowicie: Dnia 8 września: rolnictwo, przemysł spożywczy i opakowanie towarów; 10 września: urządzenie domowe; 12 września: przemysł budowlany; 14 września: środki komunikacyjne, przemysł mechaniczny i okrętowy; 16 września: przemysł chemiczny, elektrotechniczny, surowce przemysłowe; 18 września: przemysł tkacki i muzyczny.

Przez cały czas trwania Targów będzie funkcjonować biuro informacyj handlowych zorganizowane po raz pierwszy w roku bieżącym przez Dyrekcję Targów wspólnie z Państwowym Instytutem Eksportowym w Rzymie, oraz Konfederacją Przemysłu, Handlu i Rolnictwa. Biuro to będzie udzielać wszelkich informacyj odnośnie możliwości nawiązania stosunków handlowych nietylko z importerami i eksporterami włoskimi ale i zagranicznymi, jak również wszelkich wyjaśnień w sprawach celnych, walutowych i transportowych. Ponadto będzie czynne na Targach biuro załatwiające wszelkie sprawy bankowe i biuro turystyczne, które będzie załatwiało wszelkie czynności w ten zakres wchodzące.

Polska wzięła udział w targach zeszłorocznych, przyczem reprezentowanych było około 25 firm polskich. Rezultaty tej akcji były dla eksportu polskiego bardzo korzystne; zawarto tranzakcyj próbnych na przeszło ¼ miljona złotych i nawiązane w ten sposób stosunki rozwijają się w dalszym ciągu.

Koszt udziału w Bari udało się dla wystawców z Polski zredukować w sposób następujący:

W pawilonach zamkniętych (branżowych):

a) stoiska za 1 m^2 — zł 40,—

b) przedziały za 1 m^2 — zł 38,50

c) miejsca za m^2 — zł 37,—.

Minimalna powierzchnia — 10 m^2.

Typy pomieszczeń są następujące:

a) stoiska (z przepierzeniem poprzecznem ztyłu i ściankami bocznemi, wysokość — 3 m),

b) przedziały (z przepierzeniem poprzecznem ztyłu, wysokości 2 m, oraz ściankami bocznemi niższemi),

c) miejsca (oddzielone sznurami na kolumnach).

Koleje włoskie dają wystawcom 70% zniżki od taryfy kolejowej, a inne państwa (łącznie z Polską) na przejazdy tranzytowe od 25% do 50% zniżki.

W praktyce koszt przejazdu na Targi w Bari II klasą tam i zpowrotem kosztuje około zł 450,—.

Otrzymanie przez wystawców paszportów handlowych nie nastręcza trudności.

Eksponaty winny być wysłane z Polski nie później niż 15 sierpnia. Na transporty eksponatów w poszczególnych państwach udzielane są również poważne zniżki kolejowe.

Eksponaty nigdzie żadnego cła nie płacą.

MIĘDZYNARODOWA WYSTAWA HANDLOWA W NOWYM YORKU.

Dnia 22 października 1934 r. zostanie otwarta w Grand Central Palace w New Jorku Międzynarodowa Wystawa Handlowa (International Trade Fair), zorganizowana staraniem komitetu składającego się z osób i reprezentantów organizacyj zwalczających import towarów niemieckich do Stanów Zjednoczonych.

Wystawa ma głównie na celu zapoznanie społeczeństwa amerykańskiego z towarami zagranicznemi, które mogą zastąpić artykuły dotychczas importowane z Niemiec.

Bliższe wiadomości dotyczące wystawy udziela Polsko - Amerykańska Izba Handlowa w Warszawie.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

Monopol czy inicjatywa prywatna?

O WZMOŻENIE AKCJI PROPAGANDY SPOŻYCIA RYB MORSKICH.

W numerze 17-tym naszego Biuletynu pod tytułem powyższym opublikowaliśmy artykuł dyskusyjny, przedstawiający sprawę kształtowania się stosunków na naszym rynku rybnym.

W związku z tym artykułem otrzymaliśmy od Polskiego Zjednoczenia Rybaków Morskich szereg interesujących uwag, które uważamy za wskazane umieścić na łamach naszego pisma, pomimo, że wywody Polskiego Zjednoczenia Rybaków Morskich ukazały się już w tym samym brzmieniu w innych wydawnictwach. Czyniąc tak, pragniemy podkreślić wagę, jaką do spraw rybołówstwa morskiego przypisujemy.

———

Z prawdziwą przyjemnością czytaliśmy artykuł dyskusyjny na temat środków zmierzających do wzmożenia akcji propagandy zbytu ryb morskich. Artykuł ten bowiem świadczy, że sprawa ta staje się przedmiotem szerszego zainteresowania, na jakie ze względu na swój cel bezwzględnie zasługuje. Odpowiadając na ten artykuł pragnęlibyśmy zagadnienie zbytu ryb morskich ująć nieco szerzej, ażeby w ten sposób dać możność szerokim rzeszom gospodarczym bardziej dokładnego poznania tego zagadnienia, które wśród zagadnień gospodarczych polskich zajmuje bodaj że pierwsze miejsce. Dlatego też pozwalamy sobie sięgnąć do historji pracy spółdzielni rybackiej w Gdyni, której dokładne przedstawienie pozwoli na bardziej szczegółowe zrozumienie całości poruszonego problemu. Spółdzielnia powstała za inicjatywą Banku Gospodarstwa Krajowego w Gdyni dnia 15 maja 1927 r. Celem jej organizacji było podniesienie dobrobytu rybaków wybrzeża morskiego przez wszechstronne ujęcie wszystkich działów pracy rybaków. Przygotowanie podstaw dla rozwoju handlu rybnego było w owym czasie jeszcze przedwczesne, gdyż sam połów stał jeszcze na bardzo niskim poziomie. Rybacy nie mieli w owym czasie odpowiednich środków połowów, ograniczając się do prymitywnych łodzi i sieci, dlatego też należało najpierw podnieść „produkcję" przez zasilenie rybaków w odpowiednie środki, a następnie dopiero w miarę zwiększenia połowów przystąpić do współpracy w organizacji handlu ryb. To też pierwotnie Spółdzielnia uruchomiła następujące działy:

1) dział zaopatrywania rybaków w sprzęty rybackie,

2) dział zaopatrywania rybaków w kutry i motory,

3) dział kredytów na remont domków rybackich.

Po uruchomieniu powyższych działów, opartych głównie na pomocy kredytowej B. G. K., przystąpiono do realizacji działu dalekomorskich połowów, opartego na funduszu Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Po 5-letniej wytężonej pracy, kiedy podniesiono stan materjalny rybaków i stworzono im odpowiednie warunki bytu oraz zaopatrzono ich w odpowiedni sprzęt do połowów, stała się naturalną konsekwencją, organizacja handlu rybnego na wybrzeżu. Jak zresztą wiadomo, stosunki pod tym względem były opłakane. Całość handlu rybnego znajdowała się w rękach kupców obcych, którzy kupowali towar z dostawą do siebie, płacąc ceny dowolnie niskie tak, że często rybacy musieli połowy swoje rzucać do morza, nie mogąc znaleźć nabywców. Kupcy ci odsprzedawali następnie rybę morską do Polski, polskim wędzarniom oraz konsumentom po cenach znacznie wyższych, inkasując nadmierne zyski, które pozostawały w ten sposób zagranicą. Fatalny stan ten odbijał się na cenie ryby, która bądź to utrzymywała się na bardzo niskim poziomie, bądź to podlegała niebezpiecznym wahaniom ze szkodą tak dla rybaków morskich, którym w ten sposób rybołówstwo zupełnie się nie opłacało, jak ze szkodą dla konsumentów oraz przetwórców, pozbawionych możności normalnej kalkulacji kupieckiej, a narażonych na dowolne regulowanie cen surowca przez kupców zagranicznych. W warunkach tych także i przemysł rybny na wybrzeżu nie mógł się początkowo należycie rozwinąć. Zasadnicza zmiana nastąpiła, jak to zaznaczyliśmy, przy końcu r. 1932, kiedy to spółdzielnia przystąpiła do odbierania połowów od swoich członków, nie w celu stworzenia jakiegoś monopolu, lecz dla spełnienia naturalnej funkcji spółdzielczej. Stąd wynika logicznie, że spółdzielnia nie wystąpiła i nie występuje w roli kupca pośrednika, lub w roli jakiegoś kartelu zrzeszonych producentów dla dowolnego regulowania ceny, ponieważ forma ta byłaby sprzeczna z organizacją i charakterem Spółdzielni jako takiej; Spółdzielnia bowiem w danym wypadku jest sama „producentem", odbiera połowy od rybaków i koncentruje je w swoich rękach, a następnie oddaje je przetwórcom, kupcom i konsumentom. Za powyższem stanowiskiem przemawia także fakt, że Spółdzielnia nigdy nie doliczała sobie różnicy ceny, przyjętej w stosunkach handlowych, lecz minimalną różnicę, która z trudnością wystarczała na pokrycie zwyczajnych kosztów handlowych.

Stwierdzić pozatem należy, że odbiór połowów od rybaków przez Spółdzielnie sprowadził prawdziwy przewrót w dotychczasowych niezdrowych stosunkach, pierwszy raz bowiem na wybrzeżu znalazł się ktoś, kto wziął na siebie duże ryzyko związane z odbiorem całości połowów, a wiadomo, że ryzyko to jest ogromne.

Postępy pracy w Spółdzielni w tym dziale były duże, o czem świadczą następujące cyfry:

w r. 1932 za okres 1½ miesiąca odebrała Spółdzielnia od rybaków 369.000 kg za zł 17.000,—

w r. 1933 — 1.043.000 kg za zł 186.380,—

w r. 1934 (4 miesiące) — 4.500.000 kg za zł 557.000,—.

Z powyższych sum największą pozycję stanowiły szproty, któremi obrót wynosił: w r. 1934 (3 miesiące) — 4.208.000 kg za sumę zł 462.880. Cena szprotów, która przedtem wahała się w ogromnej skali od zł 1—10 za 100 kg, ustabilizowała się znacznie i wahała się w małej skali od zł 8—12 zależnie od wielkości połowów. Proces odbierania połowów od rybaków przez Spółdzielnię zrobił tak duże postępy, że były dnie, w których Spółdzielnia odbierała do 2.000 kwintali surowca.

Właśnie w związku z tem wyrósł przed Spółdzielnią szereg bardzo poważnych zagadnień, do których w pierwszej linji należy sprawa zwiększenia zbytu ryb morskich. W celu rozwiązania tego nie bywale trudnego problemu Spółdzielnia przy dużym nakładzie finansowym oraz z wielkim wysiłkiem uruchomiła specjalną propagandę spożycia ryb morskich tak przez prasę perjodyczną, jak przez wydawnictwa specjalne. W powyższym też celu nawiązano ścisły kontakt z władzami wszystkich resortów, a w pierwszym rzędzie z władzami wojskowemi, w kierunku propagandy spożycia ryb morskich w zakładach, instytucjach, szpitalach, bursach i ochronkach. Pomimo tych wysiłków Spółdzielni dla ułatwienia pracy i powodzenia kupiectwu rybnemu, sfery kupieckie nie okazały dostatecznej inicjatywy, zaś magazyny Spółdzielni wobec braku reflektantów — kupców stały zapełnione przez długie okresy czasu przy równoczesnem znacznem obciążeniu Spółdzielni kosztami składowymi i chłodniczymi. W takiej sytuacji należy zrozumieć konieczność doraźnych działań Spółdzielni, która zorganizowała szereg miejsc sprzedaży w kraju, przyczem dla wygody odbiorców puszczano specjalne samochody z surowcem w głąb kraju, które w pewnych chwilach dostarczały świeży towar nawet w miejscach odległych o ca. 300 km od Gdyni. Wyniki efektywne wymienionej propagandy były bardzo duże. Oprócz wysyłek wagonowych wysyłała Spółdzielnia hurtowne przesyłki w głąb kraju, szczególnie do większych ośrodków skupienia ludności. I teraz właśnie, kiedy prowadzona z dużem natężeniem finansowem akcja zaczyna wydawać pierwsze rezultaty, spotyka się Spółdzielnia z zarzutem, jakoby chciała stworzyć jakiś monopol ze szkodą dla kupiectwa prywatnego. Należy stwierdzić, że zarzut ten w żadnym wypadku nie jest zgodny ani z

intencjami Spółdzielni, ani też z jej kardynalnemi prawami, wynikającemi z zasad wolnego handlu. Spółdzielnia bowiem w okresie najcięższym dla polskiego rybołówstwa morskiego przejęła na siebie pionierską pracę utworzenia podstaw dla rozwoju handlu rybnego, ponieważ nie było nikogo, kto byłby chciał przejąć odnośne ryzyko. Jak to jednakże zaznaczyliśmy uprzednio nie uważa się Spółdzielni za zrzeszenie producentów na prawach monopolu, *lecz przeciwnie z prawdziwą przyjemnością Spółdzielnia będzie widziała rozwój handlu rybnego w kraju. Propagując spożycie ryb morskich, Spółdzielnia nie zamierza iść po linji opanowania handlu w całym kraju, lecz przeciwnie zamierza nawiązać stosunki z hurtownymi i na zaufanie zasługującymi kupcami, którzy będą mogli ze swej strony przyczynić się do realizacji zagadnienia, mającego dla polskiej gospodarki narodowej pierwszorzędne znaczenie*

Podając powyższe uwagi do szerszej wiadomości publicznej, zdajemy sobie sprawę z tego, że ramy szczupłego artykułu nie pozwoliły nam na omówienie szeregu dalszych zagadnień m. i. sprawy ewentualnego stworzenia aukcyj rybnych, sprawy repartycji surowca, sprawy stosunku do rybołówstwa śródlądowego itp.

Z wymienionych zagadnień pragnęlibyśmy jeszcze pokrótce poruszyć sprawę zagadnienia stosunku do rybołówstwa śródlądowego. Zastrzegając sobie omówienie tej ciekawej kwestji w bardziej dokładny sposób w przyszłości, stwierdzić musimy, że rybołówstwo morskie w żadnym wypadku nie jest konkurencją dla rybołówstwa lądowego, lecz stanowi jego naturalne gospodarcze uzupełnienie. Oczywiście wprowadzenie ryby morskiej w rejonach zwiększonej podaży ryb śródlądowych może przejściowo wywołać pozorne wrażenie konkurencji i przyczynić się do przejściowego obniżenia ceny ryby śródlądowej, będzie to jednakże zjawisko czasowe, po którym nastąpi korzystna normalizacja i zwyżka ceny obu gatunków ryb. Stwierdzenie nasze opieramy na fakcie, że ogólny połów ryb śródlądowych wynoszący ca. 10 milj. kg rocznie oraz morskich wynoszący ca. 6.500.000 kg nie wystarcza łącznie na pokrycie ogólnego zapotrzebowania, o czem świadczy duże saldo bierne przy obrocie ryb z zagranicą. Z drugiej strony zwiększenie spożycia ryb morskich w kraju spełniło już częściowo zadanie zmniejszenia importu ryb, i to jest najważniejszem zagadnieniem stojącem zgodnie przed obu rodzajami rybołówstwa. Zharmonizowanie obu pozornych konkurentów stanie się tem pierwszorzędnem zagadnieniem, którego rozwiązanie może przynieść duże korzyści dla naszej gospodarki. Hurtownicy ryb śródlądowych przejmując równocześnie handel rybami morskiemi mogą walnie przyczynić się do rozwiązania sprawy.

Przez powyższe określenie naszego stosunku do rybołówstwa śródlądowego pragniemy również dać dowód, że jesteśmy zwolennikami wolnego handlu rybami morskiemi w nadziei, że znajdą się poważne firmy, które zechcą stanąć do harmonijnej współpracy jako pierwsza ręka odbierająca rybę morską od Spółdzielni, jako jej producenta, a temsamem pomogą Spółdzielni w organizacji zagadnienia handlu rybnego w sposób, który przyczyni się do rozwiązania tej sprawy z korzyścią dla naszej gospodarki narodowej.

KRONIKA.

— **POŁOWY MORSKIE W LIPCU BR.** wykazały nieznaczny spadek w stosunku do miesiąca ubiegłego i do miesiąca lipca 1933 r. Ogółem złowiono w lipcu br. 221.240 kg ryb o wartości 116.382 zł. Podział połowów na poszczególne gatunki ryb przedstawiał się następująco (w nawiasie podaje się cenę za jeden kg):

Troć (łosoś): 200 kg (4 zł), płastugi: stornia 113.970 kg (0,50 zł), zimnica: 11.470 kg (0,20 zł), gładzica: 2.470 kg (0,50 zł), skarp (turobt): 5.060 kg (0,60 zł), śledziki: 5.060 kg (0,60 zł), węgorze: 12.700 kg (1.80 zł), dorsze: 49.190 kg (0,20 zł), kwapy: 13.920 kg (0,50 zł), makrele: 400 kg (2,40 zł), szczupaki: 3.870 kg (1.40 zł), okonie: 650 kg (0,60 zł), płocie: 500 kg (0,60 zł), certy: 830 kg (0,60 zł).

Najwięcej ryb złowili rybacy z Gdyni, bo 68.940 kg o wartości 36.341 zł, Hel dostarczył 60.890 kg — 25.535 zł, miejscowości nad Zatoką od Pucka do Obłuża 34.410 kg — 27.680 zł, miejscowości na Półwyspie od Jastarni do Wielkiej Wsi 24.140 kg — 18.805 zł, miejscowości nad pełnym Bałtykiem od Chłapowa do granicy niemieckiej 4.760 — 2.401 zł. Są to wszystko połowy przybrzeżne, na połowy dalszego Bałtyku wypadło 28.100 kg o wartości 5.620 zł (tylko dorsze).

Najwięcej ryb pochłonął rynek na wybrzeżu, ze względu na sezon letniskowy: 133.400 kg o wartości 63.897 zł, do miejscowych wędzarń sprzedano 30.290 kg — 23.528 zł, do Gdańska wywieziono: 57.550 kg — 28.957 zł.

— **IMPORT ŚLEDZI SOLONYCH PRZEZ GDYNIĘ W LIPCU BR.** wyniósł ogółem 1.024 ton śledzi szkockich (angielskich). Sześć statków wyładowało ogółem 3.449/1 dużych beczek i 5.965/2 połówek. Część ładunku wysłano bezpośrednio do kraju a resztę zaskładowano w komorach chłodniczych w zwykłych magazynach tranzytowych. W ciągu miesiąca wysłano z portu rybackiego 53 wagonów ze śledziami solonemi do kraju, dwa wagony śledzi solonych tranzytem do Rumunji.

— **CENY NA ŚLEDZIE SZKOCKIE** spadły w sezonie bieżącym od 20—30% w stosunku do cen zeszłorocznych. Świadczy to o celowej akcji dostawców angielskich dostosowania się do wymagań kryzysowego rynku polskiego. Świadczy to również o tem, że celem rozszerzenia zbytu na angielskie śledzie solone w Polsce, nie konieczne jest obniżenie cła jak tego domaga się delegacja W. Brytanji w rokowaniach handlowych z Polską. Cło powinno zostać niezmienione, celem ochrony własnego rybołówstwa przybrzeżnego i dalekomorskiego, a jedynie obniżenie cen przez dostawców angielskich, tak jak to już poprzednio zrobili dostawcy śledzi solonych z Norwegji i Islandji, prowadzi do zdobycia rynku polskiego.

— **NOWY MONOPOL NA WIDOWNI** tym razem eksporterów śledzi w Islandji Jak wiadomo śledzie islandzkie zaprowadzają się szybko na rynkach europejskich ze szkodą dla eksportu śledzi angielskich. czy norweskich. Obecny monopol ma przynieść uregulowanie tego eksportu islandzkiego i przynieść może europejskim odbiorcom jedynie zwyżkę cen. Dlatego też ze strony polskiej należy bacznie obserwować ten nowy monopol zwłaszcza, że na terenie

Gdańska utworzyć się miał syndykat sprzedaży tych śledzi na teren Polski, co tem bardziej spowoduje podrożenie towaru, uniemożliwiając szerokim masom nabycie śledzi islandzkich. Należy się spodziewać, że odpowiedzialne za politykę gospodarczą czynniki nie dopuszczą do podrożenia cen mając ku temu wszelkie dane (śledzie islandzkie płacą tylko ⅓ cła i są kontyngentowane).

— SMAŻARNIA RYB W GDYNI ZE WZGLĘDU NA TRUDNOŚCI ze strony Komisarjatu Rządu w Gdyni ulegnie w najbliższych dniach likwidacji, z ogromną szkodą dla propagandy spożycia ryb w sezonie letniskowym. W smażarni tej otrzymać można było za niską cenę (35 gr) porcję pożywną mięsa smażonego z dorsza. Chodzi tu o zbyteczne wymagania sanitarne (ceraty na stołach), chociaż w najbardziej higjenicznych smażarniach zagranicą, w jadłodajniach, podaje się na stołach drewnianych lub pokrytych papierem pergaminowym.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Kotka piątek	Helsingfors sobota
Cieszyn	7. 8.	11. 8.	15. 8	—	18. 8.
Capella	14. 7.	18. 8.	22. 8.	—	25. 8.
Śląsk	21. 8.	25. 8.	29. 8.	—	1. 9.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Rauma — Mantyluoto — Kristinestad — Wasa — Jacobstad — Ixpila — Uleaborg — Kemi,

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Nordland — z Gdyni 8/9. 8. s/s Annelise — z Gdyni 18/19 8.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjold — z Gdyni 12/13. 8. s/s Seine — z Gdyni 26/27. 8.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Minos	6. 8.	11. 8.	8. 8.
Irene	13. 8.	18. 8.	15. 8.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 8/9 8. s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 15/16. 8.
s/s Egholm — z Gdyni 20/21. 8.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu i Karlskrony.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 9. 8. s/s Marienholm — z Gdyni 21. 8.

Do Helsingborg — Malmö

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 7. 8. s/s Egon — z Gdyni 15. 8.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 7/8. 8. s/s Erna — z Gdyni 21/22 8.

Do Visby

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 21. 8.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 7. 8.   s/s Iwan — z Gdyni 21. 8.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 9. 8.   s/s Marienholm — z Gdyni 21. 8.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Minus — z Gdańska 11. 8.   s/s Irene — z Gdańska 18. 8.

Do Hamburga (Hamburg)

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Gdyni 14. 8. — z Gdańska 14. 8.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Albert	11. 8.	14. 8.
Rudolf	14. 8.	18. 8.
E. Russ	18. 8.	21. 8.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 7. 8.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 17. 8. — z Gdań ka 16. 8.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdyni 17. 8. — z Gdań ka 16. 8.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Śląsk — z Gdyni 7. 8. — z Gdańska 10. 8.   s/s Taerman — z Gdyni 10. 8.
s/s Chorzów — z Gdyni 14. 8. — z Gdańska 17. 8.   s/s Bella — z Gdyni 17. 8.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę.
Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.

Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Butt	6. 8.	8. 8.
Fortuna	9. 8.	11. 8.
Elin	13. 8.	15. 8.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Śląsk	7. 8.	10. 8.	19. 7.
Irisen	14. 8.	17. 8.	24. 8.
Cieszyn	21. 8.	24. 8.	30. 8.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 16. 8. — z Gdańska 18. 8.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ariadne — z Gdyni 21/22. 8. s/s Pluto — z Gdyni 14/15. 8.
s/s Enterpe — z Gdyni 7/8. 8.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 14. 8. — z Gdyni 16. 8.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 7. 8. — z Gdyni 9. 8.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 8. 8. — z Gdyni 9. 8.
s/s Lublin — z Gdańska 15. 8. — z Gdyni 16. 8.

Do Leith — Grangemouth

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Oder — z Gdyni 3/4. 8. s/s Corsica — z Gdyni 10/11. 8.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjôld — 12/13. 8. s/s Seine — z Gdyni 26/27. 8.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 11. 8. s/s Lisboa — z Gdyni 12. 9.

Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 11. 8. s/s Lisboa — z Gdyni 11. 8.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mansuria — z Gdyni 24. 8.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Egholm — z Gdyni 20/21. 8.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Hemland — z Gdyni 11. 8. m/s Erland — z Gdyni 21. 8.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanpenn — z Gdyni 16. 8. s/s Cliffwood — z Gdyni 22. 8.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 17. 8.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Kronprincessan Margareta — z Gdyni 18. 8.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore VIII. — z Gdańska 9. 8. — z Gdyni 9. 8.
s/s Equator — z Gdyni 25. 8. — z Gdańska 24. 8.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)
Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Atreus — z Gdyni 4. 8.

Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Madras, Calentta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Japan — z Gdyni 14. 8. s/s Tiradentes — z Gdyni 4. 9.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanyork — 16. 8.		s/s Scanyork — 29. 8.
s/s Scanmail — 25. 8.		s/s Scanmail — 5. 9.

Linja Gdynia—Ameryka
(Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Pułaski — 9. 8.	s/s Pułaski — 21. 8.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Pułaski — 11. 8.	s/s Pułaski — 21. 8.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Capella		4. 8.	8. 8.	—	11. 8.
s/s Cieszyn	7. 8.	11. 8.	15. 8.	—	18. 8.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Albert	8. 8.	11. 8.	14. 8.
Rudolf	11. 8.	14. 8.	18. 8.
E. Russ	15. 8.	18. 8.	21. 8.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	22. 8.	25. 8.	28. 8.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Roterdamu — s/s Chorzów — 11. 8.
z Rotterdamu — s/s Bella — 13. 8.
z Rotterdamu — s/s Śląsk — 18. 8.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Elin	7. 8.	13. 8.	15. 8.
Condor	11. 8.	16. 8.	18. 8.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Śląsk 7. 8.
z Antwerpji — s/s Irisen 14. 8.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — s/s Condor 9. 8. — w Gdyni 16. 8.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Irene	9. 8.	13. 8.	15. 8.	18. 8.
Neptun	16. 8.	20. 8.	22. 8.	25. 8.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lech	9. 8.	12. 8.	14. 8.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	16. 8.	19. 8.	21. 8.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lublin	9. 8.	12. 8.	15. 8.
s/s Lwów	16. 8.	19. 8.	22. 8.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Przyjazd Gdańsk/Gdynia
m/s Rydboholm		18 7.	25. 7.		24. 8.
m/s Tampa	21. 7.	28. 7.	5. 8.		2. 9.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia Santos	Przyjazd Gdynia	Gdańsk
par. Equator	23. 7.	26. 8.	28 8.

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	Termin wyjścia Pireus	Istanbul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia—Gdańsk
m/s Erland					28. 7.			21. 8.
m/s Gotland				29. 7.	8. 8.		24/25. 7.	25. 8.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

par. August Schultze — wychodzi z Casablanca 20/24. 7. — oczekiwany w Gdyni 8. 8.

ADAM TOMASZEWSKI

NOWOCZESNA ORGANIZACJA
URZĄDZEŃ BIUROWYCH

G D Y N I A
ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA
(W domu gdzie Izba Przemysłowo - Handlowa)

KONTA BANKOWE: KOMUN. KASA OSZCZĘDNOŚCI GDYNIA — — — — P. K. O. POZNAŃ NR. 212.758

TELEFON NR. 1055

Hurtowy i detaliczny skład papieru, materjałów piśmiennych i artykułów biurowych.

Księgowość przebitkowa.

Powiększywszy zakres działania, zaopatrzyłem skład swój w duży wybór towaru.

Dostawy do urzędów i biur po niskich cenach.

Korzystne źródło zakupu dla odsprzedawców.

Leonard Hybichow

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca od wagi, miary i ilości towarów. Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA-PORT — Telefon 15-24

Feliks Guziewicz

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów, Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — Tel. 10-25

BIURO BUDOWLANE

F. SKĄPSKI i S-ka, INŻYNIEROWIE Sp. Akc.

TEL. 1746-1744 **GDYNIA** UL. PORTOWA

Wykonuje wszelkie roboty wchodzące w zakres BUDOWNICTWA

TOWARZYSTWO SPEDYCYJNE

J. H. BACHMANN

Sp. z o. p.

Starowiejska 26 **GDYNIA** Telefony: 16-93, 16-94

Spedycja lądowa i morska — Specjalność: Przeładunek bawełny

BIURO BUCHALTERYJNO-REWIZYJNE

M. PACOSZYŃSKIEGO zaprzysiężonego rzeczoznawcy ksiąg handlowych

ul. Abrahama 9 — dom Marszała — Telefon nr. 1294

Sporządzanie i analiza bilansów. Reorganizacja, rajonalizacja księgowości. Prowadzenie księgowości w abonamencie

TREŚĆ

Polska Żegluga Rzeczna „VISTULA” Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

Oddział w Gdyni — ul. Rybacka tel. 1084 i 1085

Regularna komunikacja towarowo-pasażerska

Gdynia — Tczew — Warszawa

Odjazd z Gdyni codziennie s/s „Carmen” o godz. 18-tej. — Komfortowe urządzenia i bufet na statkach gwarantują pasażerom wygodne odbycie podróży.

Normalne	Powrotne
I. kl. 24,— II. kl. 18,— III. kl 12,— złotych	I. kl. 32,— II. kl. 24,— III. kl. 16,— złotych

Dla zbiorowych wycieczek zniżki.

Przewóz towarów masowych i drobnicy w ruchu pośp. i holowniczym do 50% taniej niż koleją

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 15 sierpnia 1934 r. | NR. 22

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

KOMPENSATA W POLITYCE HANDLOWEJ.

Rozpowszechnienie się w ostatnich czasach nowej formy wymiany zagranicznej, zwanej kompensatą, wywołało w szerokich sferach gospodarczych w Polsce duże zainteresowanie, przyczem jednak posłużyło w bardzo szerokiej mierze do wytworzenia się na ten temat poglądów i opinij nieuzasadnionych albo wprost fałszywych. Należy zatem zdać sobie zupełnie dokładnie sprawę z istoty tej nowej formy handlu zagranicznego, z zakresu, w jakim może być ona stosowana, i ze stosunku jej do dotychczasowych form wymiany międzynarodowej, jakiemi, jak wiadomo, są traktaty handlowe i układy kontyngentowe. Jest to tembardziej ważne, iż, jak dobrze wiadomo, kompensata polega w zasadzie swej na wymianie towarowej między dwiema lub więcej firmami dwóch różnych krajów, że zatem tyczy się ona bezpośrednio interesów poszczególnych podmiotów gospodarujących — w przeciwieństwie do rozwiązań traktatowych, obejmujących całość lub przynajmniej duży wycinek stosunków wymiennych między dwoma krajami i stwarzających tylko pewne ogólne warunki, na których to tle dopiero jednostki gospodarujące mogą rozwijać swą działalność.

W normalnych warunkach wymiennych t. j. okresie, jaki przez kilka lat panował w Europie przed kryzysem światowym, wymiana międzynarodowa dokonywała się z reguły na podstawie traktatów handlowych o zasięgu ogólnym. Traktaty te, jak wiadomo, regulowały całokształt stosunków pomiędzy dwoma krajami bądź na podstawie równorzędności wzajemnego traktowania każdego z nich na terytorjum drugiego z jakimkolwiek państwem trzeciem (klauzula największego uprzywilejowania), bądź do równorzędności tej były dodane jeszcze specjalne ustępstwa celne jednego kraju wobec produktów przywożonych z drugiego (traktaty handlowe taryfowe) które to ustępstwa zresztą przechodziły na państwa trzecie — znów za pośrednictwem posiadanych przez nie z krajem, udzielającym specjalnych ustępstw celnych, traktatów opartych o klauzulę największego uprzywilejowania. W ramach tych umów mieścił się cały obrót międzynarodowy w zakresie towarowym, przyczem kraje wolnohandlowe (t. j. niestosujące wogóle ceł lub stosujące niski i fiskalny raczej poziom ich) zawierały z reguły tylko traktaty „klauzulowe“, podczas gdy państwa o pewnej bardziej zaakcentowanej tendencji protekcjonistycznej siłą rzeczy od czasu do czasu były zmuszone do zawierania traktatów „taryfowych“.

Założeniem tego rodzaju stanu rzeczy musiała być oczywiście pełna *wolność obrotu* t. j. niestosowanie przez żadne państwo oprócz ceł jakichkolwiek innych przeszkód w handlu międzynarodowym, w szczególności zaś zakazów przywozu. Z chwilą, gdy zaczęto je z tych czy innych przyczyn stosować (Polska musiała być na tej drodze jedną z pierwszych z uwagi na konflikt gospodarczy z Niemcami), normalne traktaty handlowe nie mogły wystarczać. Oprócz gwarancji co do poziomu celnego istniejącego w danym kraju trzeba było dla prowadzenia handlu posiadać gwarancję możności przywiezienia towaru, podlegającego ograniczeniom przywozowym, a więc kontyngent przywozowy. W zależności od systemu stosowanego przez poszczególne pań-

stwa, ograniczające przywóz, kontyngenty te były albo elastyczne, albo sztywne. W pierwszym wypadku państwo wydawało w zakresie danego produktu zakaz przywozu, udzielając dopiero potem — z reguły w umowach kontyngentowych odpowiednich odchyleń na rzecz przywozu produktu tego z jakiegoś innego państwa, przyczem rozmiar tych odchyleń (a więc wysokość kontyngentów) pozostawała z reguły w zależności od wzajemnych ustępstw ze strony owego drugiego państwa. Przy stosowaniu kontyngentów sztywnych zakazu przywozu wogóle nie wydawało się, ale zgóry ograniczano przywóz danego produktu na terytorjum danego państwa do pewnej ogólnej wysokości (kontyngent globalny), którą to ilość dopiero dzielono — również zgóry — pomiędzy poszczególne kraje, które zajmowały się przywozem tego towaru, według jednolitego klucza.

Traktaty handlowe i umowy kontyngentowe były zatem i są nadal formami współżycia gospodarczego krajów w zakresie ceł i ograniczeń przywozowych. Kompensata powstała w zasadzie swojej jako dodatkowa forma współżycia wobec narastających od 1931 r. w poszczególnych państwach ograniczeń w wolnym obrocie *dewizowym*. Z chwilą, kiedy dane państwo ogranicza na swem terytorjum przydział dewiz na zapłacenie przywozu, nie wystarczają ani układy celne, ani ułatwienia kontyngentowe. Możność wywiezienia towaru na teren takiego państwa jest wówczas z reguły związana z koniecznością przywiezienia z państwa tego innego towaru o równej wartości. Eksporter pierwszego państwa pokrywa swoją należność nie przez uzyskanie zapłaty od importera drugiego państwa, ale od importera własnego kraju, który z owego drugiego państwa przywiózł towar i nie płaci eksporterowi owego drugiego kraju. Ten ostatni eksporter pokrywa się natomiast należnością importera swego własnego kraju, nie przekazywaną właśnie na skutek utrudnień dewizowych do kraju pierwszego.

Tego rodzaju załatwienia sprawy mogą odbywać się albo na podstawie układów między państwowych, zwanych wówczas układami clearingowemi (bądź rozrachunkowemi), albo na podstawie kompensaty prywatnej — i to albo poprzez specjalne prywatne towarzystwa zajmujące się wyszukiwaniem importerów i eksporterów do danego kraju, aby łączyć te tranzakcje razem, albo wprost pomiędzy parą importerów i parą eksporterów do danego kraju. Stanowią one jedyną możność załatwiania obrotów handlowych z krajami, które stosują ograniczenia dewizowe jako środek swej polityki handlowej, a nie jako ograniczenie ucieczki kapitałów w ścisłem tego znaczeniu.

Niemniej jednak trudności, jakie dla niektórych państw dłużniczych wywołuje sprawa niezbędnej aktywizacji bilansu handlowego, skłoniły do rozszerzenia rozmiarów i zakresu kompensat poza ich zakres pierwotny, a więc poza stosunki z krajami, nieprzydzielającemi na przywóz do siebie żadnych dewiz. Oczywiście rozszerzenie to musiało pozostawać w zgodzie z innemi układami o obrocie, jakie istniały pomiędzy zainteresowanemi krajami, i tylko je uzupełniać a nigdy z nimi nie kolidować. Jeśli chodzi o stosowanie kompensaty w Polsce, to pamiętać trzeba, iż możliwa jest ona tylko w następujących wypadkach:

1) W omawianym powyżej wypadku stosunków z państwami, gdzie istnieją ograniczenia w przydziale dewiz na przywóz, a mianowicie takiemi jak Jugosławja, Węgry itd.

2) W wypadku, kiedy z danem państwem wogóle niema żadnego układu handlowego ani umowy kontyngentowej — i kiedy bilans handlowy z tym krajem kształtuje się dla nas niepomyślnie. Wówczas nic nie stoi na przeszkodzie, aby uzależnić w całości lub części przywóz z tego kraju od wywiezienia równowartości z Polski bądź do tegoż kraju (kompensata kierunkowa), bądź na jakikolwiek trzeci rynek.

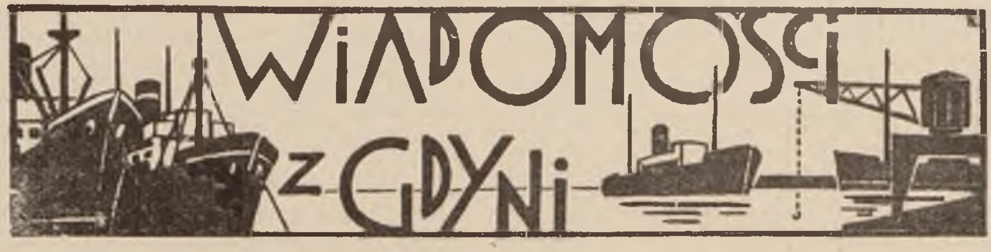
3) W wypadku, kiedy wprawdzie istnieje z danym krajem umowa kontyngentowa, ale kiedy kontyngenty udzielone nam w umowie takiej są szczuplejsze niż objektywna możność naszej ekspansji na ten rynek. W tym wypadku, o ile chodzi istotnie o zwiększenie wywozu, posiadającego rzeczywiste znaczenie gospodarcze dla pewnej gałęzi naszego gospodarstwa, można w pewnych wyjątkowych wypadkach dopuścić tranzakcję kompensacyjną w tej formie, iż wzamian za udzielenie zagranicznemu eksporterowi bądź zamówienia rzeczywistego, bądź dodatkowej możności przywozu do Polski, wspomniany eksporter wystara się na własną rękę w swoim kraju o dodatkowy pozakontyngentowy zakup albo poprostu o powiększenie kontyngentu na produkt. który nas specjalnie interesuje. Pamiętać trzeba, iż tego rodzaju wypadek jest w zasadzie wyjątkiem, że możliwy on jest tylko wówczas, kiedy chodzi o jakiś tego rodzaju nasz produkt wywozowy, który posiada dla nas specjalne znaczenie, a którego wywozu na dany rynek w żaden inny sposób powiększyć nie można.

4) Wreszcie zachodzi możliwość kompensaty wówczas, gdy w grę wchodzą konkretne zamówienia ze strony naszych instytucyj państwowych czy samorządowych zagranicą (t. j. w wypadku, kiedy danego zamówienia nie można wykonać w kraju). Wówczas w drodze umowy międzypaństwowej przychodzi do skutku układ, który jakkolwiek zawierany jest w formie tego rodzaju umowy, posiada jednak wszelkie znamiona kompensaty.

Należy nakoniec zwrócić uwagę na kilka spraw natury ogólnej. Zanik wolnego handlu, jakiego jesteśmy świadkami w stosunkach międzynarodowych, i coraz wyraźniejsze stosowanie w obrocie międzynarodowym zasady

„do ut des“ niejest równoznaczne z wprowadzaniem powszechnie momentu kompensaty. Pod tym względem trzeba zatem rozróżniać pojęcie „rekompensat“, jako ogólnych ustępstw ze strony jakiegoś kraju wzamian za korzyści uzyskiwane dla jego handlu w jakimś drugim kraju od kompensaty, która jest techniczną formą przeprowadzenia poszczególnych tranzakcyj w odpowiednich warunkach. Nie należy oczywiście zapominać, iż forma ta jest wykwitem zupełnie anormalnych stosunków, panujących w handlu międzynarodowym i że, spodziewać się należy, zniknie przy pierwszej oznace poprawy tych stosunków.

Dr. Tadeusz Łychowski.



ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W LIPCU 1934 R.

W porównaniu do czerwca rb. ogólne obroty towarowe z zamorzem w lipcu rb. wykazują wzrost o więcej niż 30 tys. ton. W zestawieniu natomiast z lipcem roku ubiegłego w towarowych obrotach zamorskich nastąpił spadek o więcej niż 18 tys. ton. Ogólne obroty towarowe zamorskie osiągnęły w miesiącu sprawozdawczym 580.115 t., z czego na przywóz przypada 100.846 t. i na wywóz 479.269 t.

Analizując poszczególne składniki obrotów: import i eksport należy stwierdzić:

Import w lipcu wykazuje dalszy wzrost tak w zestawieniu z liczbą importu miesiąca ubiegłego, jak i w porównaniu z tym samym miesiącem r. ubiegłego.

Dominującą rolę w przywozie lipcowym odegrały następujące towary: ryż surowy — 14.504 t. (8.129 t.), złom żelazny — 28.902 t. (21.950 t.), żużle Thomasa — 9.100 t. (3.702 t.), nasiona oleiste — 9.538 t. (4.714 t.) Ponadto wzrost wykazują również takie towary jak: kawa, kakao i herbata — 1.112 t. (727 t.), śledzie — 1.000 t. (17 t.), skóry — 2.154 t. (1.867 t.), ruda żelazna — 4.984 t. (4.436 t.), miedź — 1.273 t. (738 t.), celuloza — 1.140 t. (270 t.), papa, tektura i papier — 1.060 t. (599 t.) i juta — 1.040 t. (941 t.) Spadek w imporcie wykazuje tylko: piryty — 6.996 t. (9.245 t.) i bawełna wraz z odpadkami — 4.877 t. (5.347 t.)

Eksport wykazuje spadek w porównaniu do lipca roku ubiegłego, natomiast w zestawieniu z miesiącem ubiegłym r. b. nie wykazuje zmiany. Wzrost w eksporcie lipcowym wykazują następujące towary: deski i łaty — 25.020 ton (23.812 t.), koks — 17.310 t. (12.530 t.), szyny kolejowe — 4.953 t. (1.801 t.) oraz wyroby stalowe i żelazne — 1.719 t. (1.645 t.); spadek eksportu odnosi się natomiast do: cukru — 14.314 t. (15.101 t.), bekonów — 1.683 t. (1.870 t.), węgla bunkrowego — 15. 723 t. (18.373 t.) i nieznacznie do węgla eksportowego — 383.870 t. (386.834 t.). W eksporcie lipcowym brak również pozycji nawozów azotowych.

Zamorski obrót towarowy w miesiącu sprawozdawczym ilustruje szczegółowo następujące zestawienie:

IMPORT	*w tonach*
ryż surowy	14.504
owoce świeże	701
owoce suszone	56
orzechy i migdały	6
korzenie	114
kawa, kakao i herbata	1.112
tytoń	526
napoje alkohol. pr. wina	5
śledzie	1.000
żużle Thomasa	9.100
sadze	49
tłuszcze zwierzęce surowe	649
skóry	2.154
nasiona oleiste różne	9.538
oleje	129
żywica	512
kauczuk	734
wyroby gumowe	27
tłuszcze i oleje roślinne	188
asfalt	476
garbniki	799
farby	28
ruda żelazna	4.989
piryty	6.996
złom żelazny	28.902
miedź	1.273
cyna	7
cynk	154
metale różne	331
wyroby stalowe i żelazne	105
maszyny, aparaty i części	132
samochody i motocykle	32
szmaty	392
celuloza	1.140

papa, tektura, papier	1.060
bawełna i odpadki	4.877
juta	1.040
len, konopie, sizal i t. p.	111
wełna i odpadki	741
różne	6.117
Razem	100.846

EKSPORT *w tonach*

ryż łuszczony	—
mąka ryżowa i pastewna	800
cukier	14.314
napoje alkoholowe	2
sól	200
bekony	1.683
wędliny	201
ptactwo bite	16
masło	638
jaja	731
makuchy	1.916
skóry	26
deski i łaty	25.020
bale i słupy	—
wyroby z drzewa	477
klepki	—
dykty	431
meble gięte	306
wyroby koszykarskie	60
węgiel eksportowy	383.870
węgiel bunkrowy	15.723
koks	17.310
saletra	4
nawozy azotowe	—
soda	673
karbid	43
salmiak	10
biel cynkowa	113
szyny kolejowe	4.955
wyroby stalowe i żelazne	1.719
cynk	696
blacha cynkowa	357
ruda manganowa	—
celuloza	342
papa, tektura i papier	1.252
bawełna	6
materjały i wyroby włókien.	615
różne	4.760
razem	479.269

Pod względem ruchu statków a zwłaszcza tonażu miesiąc sprawozdawczy r. b. przedstawia się nieco korzystniej niż ten sam miesiąc roku ubiegłego. Zawinęło do portu gdyńskiego w lipcu r. b. 410 statków o pojemności 339.549 t. r. n. wobec tej samej liczby statków o tonażu 321.644 t. r. n. w lipcu roku ubiegłego. Wyszło natomiast 409 statków o tonażu 345.571 t. r. n. wobec 407 statków o pojemności 306.224 t. r. n. w miesiącu lipcu roku ubiegłego. W porównaniu do czerwca roku bieżącego ruch statków w lipcu wykazuje wzrost pod względem ilości statków, jak i jego tonażu. Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w lipcu wynosi 828,2 t. r. n.; średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie — 40; średni postój statku — 56,1 godz. Ruch statków w miesiącu lipcu rb. ilustruje szczegółowo następujące zestawienie:

	na wejściu		na wyjściu	
	ilość statk.	t. r. n.	ilość statk.	t. r. n.
Polska	53	49.908	50	47.756
W. M. Gdańsk	5	3.780	4	2.842
Anglja	17	28.715	18	27.683
Czechosłowacja	2	442	2	442
Danja	61	36.179	58	33.071
Estonja	4	982	5	1.363
Finlandja	12	16.490	11	15.783
Francja	2	2.475	2	2.475
Grecja	1	2.355	2	5.269
Holandja	11	8.066	11	7.664
Jugosławja	—	—	1	3.714
Łotwa	4	5.636	4	3.636
Niemcy	86	44.732	81	42.678
Norwegja	31	30.284	35	33.553
Stany Zjedn. A. P.	7	22.014	8	25.182
Szwecja	107	68.289	112	71.542
Włochy	6	17.545	5	16.918
Rosja Sowiecka	1	1.859	—	—
	410	339.549	409	345.571

Kolejność bander w lipcu r. b. ukształtowała się w sposób następujący: pierwsze miejsce zajęła bandera szwedzka, drugie — polska, trzecie — niemiecka, czwarte — duńska itd.

Ruch pasażerski w lipcu rb. osiągnął ogólną liczbę 4.096 osób wobec 4.342 osób w lipcu r. ubiegłego. Na ruch ten złożył się zwiększony sezonowy ruch wycieczkowy zamorski, a zwłaszcza ruch Polaków z obu Ameryk przybywających do Polski na II-gi Zjazd Polaków z zagranicy. Przyjechało w lipcu 2.010 pasażerów w tem 31 osób z Anglji, 1 — z Belgji, 523 — z Danji. 163 — z Finlandji, 28 — z Holandji, 2 — z Niemiec, 344 — z Norwegji, 523 — ze Stanów Zjedn. A. P. i 395 — ze Szwecji. Wyjechało natomiast 2.086 osób, w tem 605 do Anglji, 1 do Brazylji. 499 do Danji, 1 do Finlandji, 345 do Islandji. 433 do Stanów Zjedn. A. P. i 202 do Szwecji.

DELEGACJA GDYŃSKICH SFER PORTOWYCH W WARSZAWIE.

Na tle przydzielania do robót w porcie przez utworzone przez Fundusz Bezrobocia — biuro pośrednictwa pracy, robotników portowych, według kolejności zgłoszeń, a nie według kwalifikacyj, powstały przy przeładunku towarów poważne trudności.

Dla przedstawienia czynnikom miarodajnym niebezpieczeństwa, powstającego z tego powodu dla portu gdyńskiego w zeszłym tygodniu udała się do Warszawy delegacja sfer portowych w składzie: wiceprezesa naszej Izby Dyrektora L. Byczkowskiego, Dyrektora Żeglugi Polskiej p. F. Kollata. Dyrektora American Scantic Line p. W. Jasińskiego, Dyrektora Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych p J Michalewskiego i sekretarza gene-

ralnego Związku Armatorów Polskich p. D-ra T. Bierowskiego. Delegacja przedstawiła sytuację w Ministerstwie Opieki Społecznej i w Departamencie Morskim Ministerstwa Przemysłu i Handlu, znajdując w obu tych instancjach pełne zrozumienie dla swych postulatów.

POŁOŻENIE GOSPODARCZE GDYNI W MIES. LIPCU 1934 R.

Ogólne położenie gospodarcze Gdyni w związku z sezonem budowlanym oraz ruchem letniskowym i turystycznym wykazało w ciągu lipca pewne ożywienie, niemniej jednak zasadniczych zmian nie nastąpiło.

Na rynku pieniężnym większych zmian nie zanotowano. Wypłacalność utrzymała się naogół na poprzednim poziomie, co znajduje potwierdzenie w fakcie, że ilość protestów wekslowych zmniejszyła się zaledwie o 12 weksli, sumarycznie zaś sumy zaprotestowane wykazały nieznaczny wzrost o 769 zł 70 gr. Ogólna ilość weksli zaprotestowanych wyniosła 474 sztuki na ogólną sumę zł 117.753,61. Skup walut i dewiz wykazał wzrost o 806 tys. osiągając w 6 instytucjach bankowych Gdyni sumę 3.461 tys. złotych. Suma wkładów utrzymała się na poprzednim poziomie. Kapitały pozabankowe w Gdyni nie odgrywają większej roli, zachodzą jedynie sporadyczne wypadki kredytu pozabankowego na cele budowlane przy zastosowaniu oprocentowania 6—9% w stosunku rocznym.

W przemyśle i handlu sytuacja kształtowała się w sposób następujący:

Główne zakłady przemysłowe w porcie, a więc Łuszczarnia Ryżu i Olejarnia Union pracowały bardzo intensywnie. Łuszczarnia Ryżu pracowała na trzy zmiany, zatrudniając około 190 robotników i przerabiając około 5000 ton surowca. Produktów gotowych sprzedano około 4000 ton, z czego około 3000 ton w kraju i około 1000 ton na eksport.

Miesiąc lipiec odznaczył się wzmożonym dowozem surowca, którego przywieziono drogą morską 14.303 ton, o 6.370 ton więcej, niż w czerwcu br.

Olejarnia Union również była zatrudniona w pełni i przerobiła około 2.300 ton surowca. Wyprodukowany olej Olejarnia sprzedaje w kraju, na eksport idą jedynie makuchy.

Cegielnie i tartaki, pracujące na terenie Gdyni były w pełnym ruchu, a niektóre z nich zatrudniały robotników na trzy zmiany.

Ruch budowlany utrzymywał się na poziomie czerwca, w którym to miesiącu ukończono 24 domów mieszkalnych o kubaturze 8,850 mtr. sześc., rozpoczęto budowę 32 dalszych domów: o ogólnej kubaturze 27,655 mtr. sześc. Z rozpoczętych w poprzednich miesiącach znajdowało się w budowie 17 domów, w tem 5 na ukończeniu.

W handlu natomiast ożywienie doznało pewnego zmniejszenia przy ogólnej tendencji, zresztą nieznacznej, zniżki cen. W handlu kolonjalnym w szczególności ruch był słabszy, transakcje hurtowe i na obu aukcjach owocowych dokonywano jedynie na cytryny, przy cenach zniżkujących. Również zniżki doznały w handlu ceny na owoce importowane, bowiem hurtownicy w przewidywaniu ukazania się owoców na rynku krajowym, starali wyzbyć się starych zapasów.

PRACE NAD ROZBUDOWĄ PORTU GDYŃSKIEGO W LIPCU 1934.

Miesiąc lipiec odznaczał się dalszem wzmożonem tempem robót przy rozbudowie portu gdyńskiego we wszystkich działach. W zakresie robót budowlanych morskich wykończone zostało w wolnej strefie nabrzeże Czechosłowackie oraz część wybrzeża Rumuńskiego, razem 646 metr. bieżących. W basenie dla firmy drzewnej Paged dokończono budowę dwóch pomostów drewnianych dla przeładunku drzewa długości 300 metrów; pozatem dla basenu tejże firmy wykonano i ustawiono 73 mtr. bieżących skrzyń żelbetonowych.

W basenie Prezydenta i na falochronie wschodnim wykonano szereg prac przy budowie podwodnej konstrukcji nabrzeża, falochronu basenu żaglowego oraz ustawianiu skrzyń żelbetonowych na molo południowem, łącznej długości 994 metrów bieżących.

Roboty czerpalne wykonywano w basenie Prezydenta pod nabrzeżem mola południowego, III. basenie wewnętrznym oraz w kanale portowym. Wyczerpano ogółem 30.017.92 m^3 gruntu. Pozatem wykonano ręcznie na placu „Pagedu“ 56.244.86 m^3 robót ziemnych w torfie.

W zakresie robót drogowych wykonano 12.500 m^3 robót ziemnych, zabrukowano 3333 m^2 jezdni i ułożono 503 mb. chodnika.

Przy rozbudowie stacji bunkrowej f-y „Polmin“ na nab. Angielskiem wykonano wykopy pod fundamenty zbiorników, wykonano mury przybudówki do biura i magazynu parafiny.

Przy budowie magazynu nr. 8 Urzędu Morskiego nawożono ziemię pod podłogę w magazynie, ustawiono deskowania ram bocznych ze strony lądu i morza, oraz rozpoczęto ustawianie deskowań dla luku środkowego. Ogółem ustawiono około $^2/_3$ całości deskowania konstrukcji wierzchniej. Pozatem zabetonowano konstrukcję wierzchnią ze strony lądu na długości 80 mb. oraz strop nad piwnicami. Pozatem przystąpiono do nadbudowy magazynu Nr. 5 Urzędu Morskiego.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE.

W miesiącu sprawozdawczym przepracowano 7242 godz. z zużyciem prądu KW/h 42365 i przeładowano 138.137 ton towarów masowych i drobnicy.

Procentowo wykorzystanie dźwigów bramowych, mostowych i półportali wyraża się liczbą 92,9%: w tymże miesiącu sprawozdaw-

czym w roku 1933 wykorzystanie dźwigów wyraża się liczbą 87,5%, czyli w miesiącu sprawozdawczym wzrosło o 5,4%.

Z wykonywanych obecnie nowych dźwigów dla portu przez Hutę Zgoda wykończono dwa dźwigi i zgłoszono ich do prób na 28. 7. br. postawiono wózki na 3. i 4. portalach. Montaż dalszych 2-ch kabin i wysięgnic.

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO ZA MIESIĄC LIPIEC 1934 R.

Węgiel.

Lipiec b. r. należy określić jako miesiąc dużego ożywienia w frachtowaniu ładunków węgla, specjalnie z przeznaczeniem do Holandji i Irlandji. Stawki frachtowe, płacone za przewóz węgla do tych krajów, naskutek dostatecznej podaży tonażu nie uległy zwyżce w przeciwieństwie do frachtów, płaconych za przewóz do portów Morza Śródziemnego.

Dla zilustrowania sytuacji na tutejszym rynku frachtowym w ubiegłym miesiącu przytaczamy tyt. przykład następujące notowania:

Francja:

1350 ton Dieppe	frs.	28,—	za tonę
3200 ton Dieppe		23,—	za tonę
2300 ton St. Nazaire i Nantes		33,50	za tonę
3200 ton Rouen		24,—	za tonę
3300 ton Rouen		24,—	za tonę
3300 ton Rouen		23,50	za tonę
1750 ton La Rochelle		31,50	za tonę
2600 ton Nantes		30,—	za tonę
1300 ton Le Tréport		28,50	za tonę
1900 ton Bordeaux		32,—	za tonę

Belgja:

2600 ton Ostenda 2000 t wyładunku dziennego	sh.	4/3	za tonę
2500 ton Zeebrügge 750 t przeładunku dziennego	sh.	4/6	za tonę
3200 ton Antwerpja 2000 t wyładunku dziennego	sh.	3/9	za tonę

Irlandja:

1250 ton Cork	sh.	8/—	za tonę
1850 ton Dundulk		7/—	za tonę
1100 Dundulk		8/6	za tonę
1600 ton Drogheda		7/—	za tonę
1100 ton Waterford		8/3	za tonę
950 ton Slige		8/9	za tonę
2800 ton Dublin		5/4½	za tonę
3400 ton Dublin		5/—	za tonę
3700 ton Dublin		5/—	za tonę

Holandja:

3300 ton Rotterdam	5/—	za tonę

Norwegja:

4000 ton Tremsö	6/—	za tonę
3000 ton Oslo	5/3	za tonę

Danja:

2000 ton Aalborg	4/6	za tonę

Finlandja:

3000 ton Helsingfors	3/9	za tonę
4000 ton Wiborg	3/9	za tonę
2000 ton Wasa	4/6	za tonę

Morze Śródziemne:

9000 ton G. S. S. L.	8/2	za tonę
7200 ton G. S. S. L.	8/3	za tonę
9800 ton G. S. S. L.	8/4½	za tonę
5300 ton G. S. S. L.	9/3	za tonę
8000 ton Wenecja	9/1	za tonę
5500 ton Wenecja	11/—	za tonę
6300 ton Triest	11/—	za tonę
7500 ton Vragniza	9/—	za tonę

Drzewo.

Niedostateczna ilość ładunków drewna w stosunku do zaoferowanego tonażu była powodem małego ożywienia na tutejszym rynku frachtowym w lipcu br. Jako dalszy skutek braku ładunków zaznaczyła się tendencja zlekka zniżkowa dla stawek frachtowych. Należy się jednak liczyć, tak jak corocznie, ze zwyżką frachtów w miesiącach jesiennych.

Anglja: Rynek angielski jest nadal jednym z najlepszych odbiorców polskich drewna i tak jak w miesiącach ubiegłych, zafrachtowano cały szereg statków trampowych. Za ładunki tarcicy z Gdańska do Londynu płacono sh. 30/— do 31/6 za s.d. na warunkach Baltwood net, za obrzynaną dębinę sh. 45/—, wzgl. 53/— za dębinę nieobrzynaną.

Frachtowanie ładunków, przeznaczonych do Hull, było połączone ze znacznemi trudnościami naskutek przepełnienia Victoria Dock. Statki musiały niejednokrotne czekać po kilkanaście dni na wolne miejsce wyładunku w tym doku. Można wymienić następujące kontrakty, zawarte z Gdańska do portów angielskich w okresie sprawozdawczym:

3 niem. statki 900 std. dla mieszanych ładunków drewna Gdańsk Londyn S. C. D.

1 niem. statek 600 std. dla mieszanych ładunków drewna Gdańsk/Londyn.

1 niem. statek 600 std. ładunku D. B. B. Gdańsk/Grimsby

1 niem. statek 300 std. pod ładunek mieszany drewna Gdańsk/West Hartlepool

1 norw. statek 400 std. pod ładunek D. B. B. Gdańsk/Kings-Lynn

1 niem. statek 450 std. pod ładunek D. B. B. Gdańsk/Hull V. D.

Oprócz wyżej wymienionych statków zafrachtowano większą ilość skandynawskiego i niemieckiego tonażu (na warunkach lumpsum) dla mieszanych ładunków drewna. Za partje, przeznaczone do Kings-Lynn. płacono sh 39/— za std. na warunkach Baltwood net, do West Hartlepool sh. 33/6 za std. na

warunkach Baltwood net, oraz do Grimbsy sh. 34 — za std. na warunkach Baltwood gross.

W ciągu lipca wysłano z Gdyni do portów angielskich ponad 8000 std. tarcicy. Tytułem przykładu można wymienić następujące kontrakty:

1 holend. statek o pojemności 2500 std. do London S. C. D.
1 duński statek o pojemności 650 std. do London S. C. D.
1 niem. statek o pojemności 250 std. do Southampton Dock
1 gdański statek o pojemności 450 std. do Cardiff
1 gdański statek o pojemności 1400 std. do Hull V. D.
1 gdański statek o pojemności 800 std. do Hull
1 duński statek o pojemności 1000 std. do Hull
1 duński statek o pojemnosci 1000 std. do Sharpness

Należy zaznaczyć, że partje ładowane w Gdyni można było zafrachtować po stawkach nieco niższych, gdyż materjał był dostarczony statkom z reguły na jednem miejscu, przez co odpadały koszta holowania. Statki 4 lukowe ładują w Gdyni na dzień przeciętnie 150 std. tarcicy o normalnej kompozycji.

Holandja: Eksport zboża do Holandji ustał w lipcu prawie całkowicie. Zafrachtowano jedynie kilka małych holenderskich statków motorowo — żaglowych pod ładunkiem materjałów tartych do Rotterdamu i Dortrecht po hfl. 13,— za std.

Belgja: Ubiegły miesiąc upłynął pod znakiem zupełnego zastoju w frachtowaniu towarów, przeznaczonych do Belgji, przedewszystkiem naskutek całkowitego ustania eksportu zboża, oraz bardzo małego zaoferowania ładunków drewna.

Należy się spodziewać, że w sierpniu zostaną dokonane transakcje zbożem z nowych zbiorów. co niewątpliwie wpłynie na ożywienie w frachtowaniu.

Wypada wspomnieć o zafrachtowaniu do Gandawy trzech niewielkich statków dla mieszanego ładunku dębiny, tarcicy oraz dębowych podkładów kolejowych.

Danja: W połowie ub. m. znajdowało się na tutejszym rynku frachtowym wiele drobnych partyj zboża, które w myśl kontraktów sprzedaży wymagały natychmiastowego załadunku. Dla ładunków tych zafrachtowano cały szereg statków żaglowo-motorowych po stosunkowo wysokich stawkach frachtowych, gdyż właściciele statków, znajdujących się w dogodnej pozycji, wykorzystując natychmiastowe zapotrzebowanie na tonaż, odpowiednio podwyższali żądania frachtowe. Za partje, przeznaczone do dobrego duńskiego portu, położonego nie bardziej na północ od Aarhus, płacono RM 4,50 do RM 5,— za 1000 kg zboża ciężkiego.

Stosunkowo niekorzystne sprawozdania o przebiegu żniw, oraz znaczne szkody w zasiewach, poczynione przez powódź, spowodowały, że polscy eksporterzy powstrzymywali się w zawieraniu kontraktów sprzedaży, co też dało się odczuć na rynku frachtowym pod koniec miesiąca w formie niedostatecznego zaoferowania ładunków. Stawki frachtowe w tym okresie powróciły do normalnego poziomu.

Różne:

Warto wspomnieć o zafrachtowaniu dwu partyj cukru z Gdyni do Parnawy i Narwy (Estonja) po RM 4,50 oraz kilku partyj makuchów z Gdyni do portów duńskich po mniejwięcej tych samych stawkach.

WYCIECZKA KUPCÓW POMORSKICH DO NIEMIEC.

Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu — naczelna organizacja kupiectwa pomorskiego — zamierza zorganizować we wrześniu r. b. dla swych członków wycieczkę do ważniejszych ośrodków przemysłowo-handlowych w Niemczech, jak: Berlin, Kolonja. Monachjum, Lipsk i Wrocław, celem zorjentowania się w tamtejszych stosunkach handlowych i zbadania możliwości eksportowo-importowych. — W wycieczce weźmie udział 25 — 40 osób.

WIADOMOŚCI MORSKIE

SUBWENCJE ITALSKIE ZMNIEJSZYŁY SIĘ LECZ POPIERAJĄ WIĘKSZY RUCH.

W r. 1933 wypłacono w Italji 263 mil. lirów subwencji za ruch 224 statków morskich. W roku poprzednim wypłacono 317 mil. lirów za ruch 162 statków morskich. Różnica na korzyść ostatniego roku uwydatnia się jeszcze bardziej jeśli się uwzględni że statki subwencjonowane przebiegły w r. 1933 — 7.142.000 mil morskich, podczas gdy w r. 1932 — zaledwie 4.399.000 mil morskich. Przeciętny wiek subwencjonowanego statku w roku ostatnim

wynosił 15 lat, w r. 1932 — 22 lata i 3 miesiące. Widać z tego tendencję do popierania dalekich i ruchliwych linij i nowego tonażu.

NAJWIĘKSZĄ SZYBKOŚĆ PRZEŁADUNKU DROBNICY OSIĄGA SIĘ PRZY MANIPULACJACH PRZEZ OBIE BURTY.

W takich wypadkach, gdy ładunek statku większego składa się z drobnicy a więc nie może być wyładowywany potężnemi pomocniczemi środkami mechanicznemi, najwyższe rekordy ustanawiane są wtedy, gdy statek ma możność ładowania i wyładowywania przez obie burty.

Słuszność tego prawidła potwierdził ostatnio ustanowiony w Antwerpji rekord przeładunku drobnicy na statku „Black Tern." Parowiec ten wyładował 5200 t. różnych towarów, poczem załadował 2500 t. różnych towarów, zużywając na wszystko (7700 ton) zaledwie 69 godzin. Przeładunek odbywał się w dużej części na statki rzeczne i ze statków rzecznych. Okoliczność ta wskazuje nato, że statek musiał w znacznej mierze posługiwać się również własnemi środkami przeładunkowemi.

KOLEJE BELGIJSKIE POPIERAJĄ EKSPORT MORSKI.

Koleje belgijskie opracowały umowę z towarzystwami żeglugi, na mocy której dostawa na nabrzeże i do magazynów towarzystw żeglugowych wszelkich niepełnowagonowych ładunków, jak pośpiesznych tak i zwykłych (małej szybkości) zwalnia się od wszelkich dopłat.

Zarządzenie to ma na celu obniżenie kosztów ciążących na eksporcie. Umowę tą już podpisały główne towarzystwa żeglugowe.

„NORMANDIE" URUCHOMIONA BĘDZIE LATEM 1935 ROKU. — POLSKIE TRANSATLANTYKI RÓWNOCZEŚNIE STANĄ NA SWEJ LINJI.

Olbrzym transatlantycki „Normandie" buduje się stosunkowo powoli. Pierwsze próby odbędą się w końcu marca 1935, z tem że statek stanie na linję jeszcze w sezonie letnim przyszłego roku. Godne jest zanotowania iż pierwszy ze statków polskich (motorowców) P. T. T. O. budujących się w Monfalcone uruchomiony zostanie w czerwcu 1935 roku. Szybka budowa znacznie mniejszych polskich statków pozwala na uruchomienie ich równocześnie z „Normandie" i wcześniej od angielskiego olbrzyma już spuszczonego na wodę.

STATKI Z ŁADUNKIEM WYŁĄCZNIE POKŁADOWYM I NADPOKŁADOWYM.

W ostatnim numerze podaliśmy już wiadomość o budowie w Norwegji serji statków z kotłami montowanemi na wysokości głównego pokładu. Możliwość tego rodzaju konstrukcji wypływa z nadmiaru stateczności, jaką posiada nowoczesny statek handlowy, skonstruowany szeroko i płytko. Że możliwości podnoszenia środka ciężkości statku dotyczy również statków rzecznych — tego dowodzi seryjna budowa w Związku Sowieckim dla rzek zachodnio-syberyjskich barek dla wyłącznego ładowania na pokład, a nawet dla wyłącznego zastosowania ładunku nadpokładowego.

Istotnie, na rzekach z działaniem fali można prawie się nie liczyć, ograniczając się jedynie do zabezpieczenia od wywrotności pod wpływem bocznego parcia wiatru. Otóż przy obliczeniu przechyłku barki rozmiar. 81 m. na 12,8 m. na 3.1 wysokości o nośności użytecznej 1500 ton okazało się, że przy sile wiatru 11 stopni w razie załadowania statku pełnym ładunkiem drzewa do wysokości 5 metrów nad pokładem (1500 ton drzewa układa się na samym pokładzie całkowicie już do wysokości 4,5 metra) przechył boczny barki nie przewyższa 1°35', czyli że barka posiada nadmiar stateczności. Żegluga zachodnio-syberyjska ma zresztą już dwuletnie doświadczenie z 24 barkami, ładowanemi w ten sposób w y ł ą c z n i e na pokład. Już od roku 1932 w tym obwodzie wszystkie nowe statki na przewóz drzewa budują się wyłącznie w przystosowaniu do ładunku li tylko pokładowego. Ostatni typ ma nośność 2.000 t. przy długości 85 m. szerokości 15 m. i wysokości 3 m.

Ostatnio zbudowano model barki tego typu dla towarów sypkich, z załadowaniem ich wyłącznie n a d pokładem. Głównem zadaniem tej konstrukcji jest wykorzystanie własnej wagi ładunku przy wyładowaniu. Ładunek przewozi się na estakadzie nadbudowanej nad pokładem. W dnie stakady na wysokości 2,6 m. nad pokładem znajduje się 10 luk dla wyładunku. Również eksploatacja barek z ładunkiem pokładowym daje olbrzymie oszczędności. Dosyć jest nadmienić, że wyładunek jednej barki zamiast 72 godzin, wymaga zaledwie 4 — 6 godzin pracy.

SZWEDZKI INDEKS FRACHTOWY.

Svenska Handelsbanken w Sztockholmie podaje następujący indeks frachtowy szwedzki za rok od kwietnia 1933 do kwietnia 1934. (Za wskaźnik porównawczy — 100 — przyjęto rok 1913. W nawiasach wskaźnik obliczony w walucie złotej):

Miesiąc i rok	Wskaźnik ogólny	Wskaźnik importowy	Wskaźnik eksport.	Frachty na węgiel	Frachty na uboje	Frachty na drzewo
1933, IV	98(65)	80(53)	116(77)	74(49)	86(57)	106(70)
— V	101(65)	84(54)	119(76)	75(48)	93(60)	112(72)
— VI	101(65)	83(54)	119(77)	75(49)	91(59)	115(75)
— VII	102(65)	87(56)	117(75)	75(48)	99(63)	112(72)
— VIII	95(60)	78(49)	111(70)	75(47)	81(51)	108(68)
— IX	93(55)	76(46)	110(66)	77(46	75(45)	107(64)
— X	96(57)	80(48)	111(67)	78(47)	82(49)	110(66)
— XI	103(63)	92(56)	115(70)	82(50)	102(62)	116(71)
— XII	105(66)	93(58)	117(73)	81(51)	105(66)	115(72)
1934, I	101(62)	87(53	116(71)	77(47)	97(59)	111 68)
— II	101(59)	86(50)	115(67)	78(45)	94(55)	110(64)
— III	99(57)	81(47)	118(67)	77(45)	85(49)	112(65)
— IV	102(60)	83(49)	120(70)	76(45)	90(53)	112(66)
— V	101(58)	84(49)	118(68	75(44)	92(53)	112(64)

WYWAŻANIE TOWARÓW PRZED REWIZJĄ CELNĄ.

Na wniosek naszej Izby Ministerstwo Skarbu upoważniło Urząd Celny do udzielania zezwoleń na wyważanie towarów przed rewizją celną, w wypadkach, gdy strona udowodni, iż warunki polisy asekuracyjnej tego wymagają, w innych zaś wypadkach tylko wówczas, gdy prośbę o wyważanie Urząd Celny uzna za uzasadnioną.

Zezwolenia udzielane będą na każdorazowy pisemny wniosek firmy, uprawnionej do dysponowania towarem.

Wyważanie towarów przed rewizją celną odbywać się będzie na koszt i ryzyko stron, jednak pod kontrolą ze strony Urzędu Celnego.

WYWÓZ WĘGLA KAMIENNEGO W LIPCU 1934 R.

przedstawiał się — według danych tymczasowych — następująco (w tys. ton):

Kraje	Lipiec			1934		Wzrost (+) lub spadek (—) w stosunku do czerwca
	1931	1932	1933	Czerwiec	Lipiec	
Rynki środkowo-europejskie	250	160	116	89	103	+ 14
Austrja	139	130	86	59	70	+ 11
Węgry	46	—	—	—	3	+ 3
Czechosłowacja	64	29	30	30	30	—
Niemcy	1	1	—	—	—	—
Rynki skandynawskie	576	435	424	238	266	+ 28
Szwecja	317	225	229	187	167	— 20
Norwegja	64	65	78	15	24	+ 9
Danja	131	111	66	20	64	+ 44
Islandja	3	—	3	1	1	—
Finlandja	61	34	48	15	10	— 5
Rynki bałtyckie	59	12	8	2	9	+ 7
Łotwa	42	7	8	—	7	+ 7
Litwa	6	1	—	—	—	—
Kłajpeda	4	2	—	—	—	—
Estonja	1	2	—	2	2	—
Z. S. R. R.	6	—	—	—	—	—
Rynki zachodnio-europejskie	182	87	130	221	182	— 39
Francja	132	64	71	84	75	— 9
Belgja	24	5	16	54	29	25
Holandja	15	10	9	20	24	+ 4
Irlandja	—	—	29	55	43	— 12
Szwajcarja	11	8	5	8	11	+ 3
Rynki południowo-europejskie	80	70	71	110	128	+ 18
Włochy	74	67	65	109	127	+ 18
Jugosławja	3	1	—	—	1	+ 1
Rumunja	3	2	1	1	—	1
Grecja	—	—	7	—	—	—
Rynki poza-europejskie	14	17	25	19	20	+ 1
Algier	3	10	17	7	18	+ 1
Egipt	—	—	8	—	—	—
Daleki Wschód	—	—	—	1	2	+ 1
Turcja	3	—	—	—	—	—
Argentyna	—	7	—	10	—	— 10
Brazylja	8	—	—	1	—	— 1
Węgiel okrętowy	75	26	31	25	38	+ 13
Razem zagranicę:	1 236	807	805	704	746	+ 42
W. M. Gdańsk	31	30	29	26	32	+ 6
Ogółem:	1 267	837	834	730	778	+ 48
Przeładunek węgla w portach:						
w Gdyni	557	286	221	202	233	+ 31
w Gdańsku	419	404	436	436	422	— 14
Razem:	976	690	657	638	655	+ 17

Eksport węgla kamiennego w lipcu w związku z większą o 1 ilością dni roboczych w porównaniu w czerwcem wzrósł o 48 tys. ton, a w stosunku do lipca r. ub. spadł o 56 tys. ton, t. j. o 6,71%.

Wzrost wywozu dotyczył obu rejonów eksportujących, przyczem z rej. śląskiego wyeksportowano 650 tys. t., t. j. o 30 tys. t. więcej, a z rej. dąbrowskiego 128 tys. t., a zatem o 18 tys. t. więcej w porównaniu z czerwcem. Eksport z rej. krakowskiego nie przewyższał 1 tys. t.

Z ogólnej ilości wywieziono na rynki środkowo-europejskie 103 tys. t., t. j. o 14 tys. t. więcej w porównaniu z czerwcem, przyczem wzrost eksportu dotyczył głównie Austrji, co tłumaczy się zwiększeniem kontyngentu przywozowego tego kraju. Również w miesiącu sprawozdawczym wznowiono wysyłki do Węgier w wyniku zawarcia tranzakcyj kompensacyjnych. Wywóz na rynki skandynawskie wynosił 266 tys. t. — wobec 238 tys. t. w czerwcu, a zatem wzrósł o 28 tys., przyczem wzrósł eksport do Danji i Norwegji, spadł natomiast do Szwecji i Finlandji. Co się tyczy rynków bałtyckich, to w miesiącu sprawozdawczym wysyłki węgla na te rynki wzrosły o 7 tys. t. — w następstwie wznowienia wysyłek do Łotwy. Na rynki zachodnio-europejskie eksport spadł o 39 tys. t., przyczem spadek wysyłek dotyczy wszystkich krajów, prócz Holandji, do której eksport nieznacznie wzrósł. Wywóz na rynki południowo-europejskie wzrósł o 18 tys. ton, mianowicie dzięki zwiększeniu się eksportu do Włoch — w następstwie rozpoczęcia wysyłek na poczet ostatnio zawartej umowy kompensacyjnej. Eksport na rynki pozaeuropejskie w miesiącu sprawozdawczym utrzymał się mn. w. na poziomie poprzedniego miesiąca. Co się tyczy węgla okrętowego, to odbiór jego zwiększył się o 13 tys. t., co tłumaczy się przeprowadzoną ostatnio przez Związek Dostawców Węgla Bunkrowego obniżką cen. Również wzrósł wywóz do Gdańska, a mianowicie o 6 tys. ton.

Udział poszczególnych rynków w ogólnym eksporcie węgla w lipcu w porównaniu z czerwcem przedstawiał się następująco (w %%):

	Czerwiec	Lipiec
Rynki środkowo-europejskie	12,19	13,24
Rynki skandynawskie	32,60	34,19
Rynki bałtyckie	0,27	1,16
Rynki zachodnio-europejskie	30,28	23,39
Rynki południowo-europejskie	15,07	16,45
Rynki pozaeuropejskie	2,60	2,57
Węgiel okrętowy	3,43	4,89
W. M. Gdańsk	3,56	4,11

Przeciętna dzienna wysyłka węgla kamiennego zagranicę wynosiła w lipcu przy 26 dniach roboczych ok. 30 tys. t., a zatem wzrosła w porównaniu z czerwcem o 1 tys. t. Wysyłka ta wynosiła z rej. śląskiego ok. 25 tys. t., a z rej. dąbrowskiego ok. 5 tys. t.

Przeładunek węgla kamiennego w portach Gdynia/Gdańsk w miesiącu lipcu wzrósł o 17 tys. t., przyczem przeładunek w Gdyni spadł o 14 tys. t., a w Gdańsku wzrósł o 31 tys. ton w porównaniu z czerwcem.

PROTEST OBWODU NANTE ST-NAZAIRE PRZECIWKO OGRANICZENIU IMPORTU WĘGLA

Syndykat importerów węgla Loire Infereuere zgłosił się od szeregu władz z nowemi protestami przeciwko ograniczeniu o 10 proc. w miesiącach letnich kontyngentów importowych dla węgla. Przemysłowcy zrzeszeni w syndykacie wskazują na to, że zmuszeni są pozamykać swe warsztaty pracy, powiększając kadry bezrobotnych. Uważają oni że mimo, iż francuskie kopalnie wymagają poparcia, to jednakże obecna forma kontyngentowania importu winna być przeprowadzana z uwzględnieniem położenia geograficznego tych obwodów, które normalnie konsumują węgiel importowany.

PODWYŻKA STAWEK CELNYCH W PORTUGALJI.

W dniu 29 czerwca br. został wydany dekret Nr. 24.115, opublikowany w portugalskim dzienniku ustaw „Diaro do Governo" (dodatek Nr. 151 z dnia 2 lipca br.), mocą którego podniesione zostają o 8%, (28% zamiast dotychczasowych 20%) stawki celne na towary zagraniczne, przywożone na statkach tych krajów, którym nie zostały przyznane korzyści umowy portugalsko - angielskiej z dnia 14 października 1933 r., o zniesieniu dyferencyj pomiędzy banderą angielską a portugalską, opublikowanej dnia 29 czerwca br. Równocześnie taryfa eksportowa dla towarów wywożonych na tych statkach podniesiona została dodatkowo o 13,5%.

Podwyżka stawek celnych na towary przewożone na statkach zagranicznych, nie mających praw bandery portugalskiej, uważana będzie za tymczasową, o ile odnośnym krajom przyznane zostaną te same prawa do dnia 1 sierpnia br.

Dotychczas posiadają zrównanie bandery własnej z banderą portugalską, prócz Anglji jedynie Brazylja, Francja i Holandja, które zawarły nowe traktaty handlowe i nawigacyjne z Portugalją.

W praktyce dekret ten został początkowo (po raz pierwszy dnia 5. bm.) zastosowany w ten sposób, że nadwyżkę celną 8% opłacali importerzy w formie kaucji, która zostanie im zwrócona, o ile do 1 sierpnia zostaną znegocjowane z rządem portugalskim odpowiednie umowy, następnie żądano złożenia gwarancji na zapłatę tej podwyżki, obecnie władze celne ograniczają się do uprzedzanie importerów, że podwyżka ta zostanie ściągnięta, o ile do dnia 1 sierpnia br. kraje, z których przychodzą odnośne statki, nie zawrą z Portugalją odpowiednich umów.

W ten sam sposób postępują władze celne w stosunku do eksporterów przy stosowaniu postanowienia dekretu podnoszącego taryfę wywozową. P. I. E.

NOWE PRZEPISY O FAKTURACH KONSULARNYCH.

W dn. 26 czerwca r. b. ogłoszony został dekret rządu argentyńskiego z dn. 1. VI. 34 w sprawie faktur konsularnych i opłat pobieranych za ich legalizowanie. W myśl postanowień tego dekretu zawizowana faktura konsularna ma zastąpić świadectwo pochodzenia towaru wysyłanego do Argentyny, przez co unika się niepotrzebnego nagromadzania dokumentów przy eksporcie i upraszcza wiele formalności.

Według artykułu 1-go — za wizowanie „Faktury Konsularnej" będą pobierane opłaty konsularne w wysokościach następujących:

Faktura Konsularna:

a) Opiewająca na tow. wartości do pes. zł. 1000 — pes. zł. 1,—
b) Opiewająca na tow. wartości od pes. zł. 1001 do 5000 pes. zł 2.—
c) Opiewająca na tow. wartości od pes. zł. 5001 do 10 000 pes. zł. 3.—
d) Opiewająca na tow. wartości od pes. zł. 10 0001 wzwyż pes. zł. 4,—.

Wolnem od opłaty będzie wizowanie kopij faktur konsularnych, jakoteż egzemplarzy faktur handlowych, które mają być załączone do oryginału.

Zostaje nadal w mocy rozporządzenia zawarte w artykule 1-ym (Rozdz. 56) Dekretu Rady Ministrów z 22 sierpnia 1931 roku (przedłużone Ustawą Nr. 11.588) — odnośnie do wizowania egzemplarzy dodatkowych faktur handlowych, zgodnie z postanowieniem zawartem w artykule 37-ym o Fakturach Handlowych, które nie tworzą części składowej faktury konsularnej.

Według artykułu 2-go — świadectwo pochodzenia, wprowadzone Dekretem Rady Ministrów z 31 grudnia 1901 roku zostaje zastąpione fakturą konsularną, które będzie równocześnie świadectwem pochodzenia i będzie wydawaną zgodnie z wymienionym regulaminem.

Artykuł 3-ci przewiduje, że przepisy zawarte w artykule 2-gim Regulaminu o Fakturach Konsularnych stosowane będą od 1-go września 1934 roku, dla towarów przybyłych do kraju po tej dacie. *P. I. E.*

KONTYNGENTY IMPORTOWE NA DRZEWO W ALGIERZE.

Zarządzenie Generalnego Gubernatora Algieru wydane w drugiej połowie czerwca r. b., przyniosło zasadnicze zmiany w dotychczasowym systemie rozdziału kontyngentów na drzewo, mianowicie:

1-o) repartycja kwartalna zostaje zniesiona i kontyngenty będą rozdzielone raz na całą pozostałą połowę roku bieżącego: zezwolenia przywozu, udzielone w ten sposób są ważne przez jeden rok. Zmiana to pozwoli importerom ułożyć plan zakupów na okres o wiele dłuższy, niż poprzednio.

2-o) importer ma prawo prosić o zezwolenie na przywóz drzewa z krajów według swego wyboru i to nawet z tych, które dotychczas nie posiadały własnego kontyngentu; dotyczy to również drzewa z Polski, którą wymieniono w komunikacie.

Ponadto zezwolenia no wwóz będą przyznawane obecnie na podstawie globalnych przeciętnych rocznych ilości drzewa zagranicznego, sprowadzanych przez wnoszącego prośbę. Posiada to pierwszorzędne znaczenie dla drzewa polskiego i należy spodziewać się, że zezwolenia przywozu udzielone na nie, przekroczą średnią roczną, wg. krajów pochodzenia, która dotychczas służyła za podstawę rozdziału licencyj. Na okres bieżący importerzy musieli wnosić podania do 23. VI. 34.

UKŁAD HANDLOWY POLSKO — RUMUŃSKI.

Podpisany w dn. 14 lipca 1934 r. układ handlowy polsko-rumuński ustala na okres ol 1 lipca do 31 grudnia 1934 r. listę towarów, które mogą być importowane do każdego z krajów w granicach wyznaczonych kontyngentów. Lista towarów dopuszczonych do importu z Polski obejmuje:

Poz. 84 skóry bydlęce surowe, 140—146 — przędza wełniana, 310 — nasiona buraków, 486 — worki jutowe, 496—498 — przędzę ze sztucznego jedwabiu, 508—514 — przędzę bawełnianą, 218—227 — tkaniny bawełniane, 535—536 — siatki bawełniane, 580 — ceraty, 596 — kołdry bawełniane, 831 — obuwie gumowe, 835 — wyroby gumowe, 893 — papier szklisty, 935—938 — art. gospodarskie i sanitarne z fajansu, 1006 — węgiel i koks, 1016—1017 — oleje mineralne, 1038—1040 — blachę żelazną walcowaną na zimno, 1080—1081 — rury z żelaza walcowanego i łączniki, 1232 — maszyny dla przemysłu włókienniczego, 1254 — maszyny, 1340 — cynk nieobrobiony. 1342 — blachę cynkową, 1752 j. bis — środki lecznicze, 1768 — biel cynkową, 1775 — barwniki anilinowe.

INFORMACJE O EKSPORCIE DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH A. P.

Ze względu na wagę, jaką sfery gospodarcze przywiązują do rozwoju stosunków handlowych ze Stanami Zjednoczonemi A. P. w szczególności w zakresie eksportu, uważamy za wskazane podać do wiadomości sfer zainteresowanych. Ze wszelkich wyczerpujących danych z tej dziedziny zasięgnąć można również w Polsko-Amerykańskiej Izbie Handlowej — Warszawa, Nowy Świat 72.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 DO 27 LIPCA 1934 R.

ABISYNJA. Weszła w życie nowa taryfa celna, która przewiduje m. in. zwolnienie od cła towarów takich, jak papierosy, zabawki, galanterja skórzana, tkaniny nieprzemakalne, wyroby bawełniane, kremy kosmetyczne i in. Natomiast towary dotychczas wolne od cła, a mianowicie pasty do obuwia, guziki, przędza wełniana, knoty do lamp, aksamit, włókna roślinne, skóra sztuczna i inne zostały obłożone cłem. Nowa taryfa zawiera oko. 2000 pozycyj (dotychczas 200).

AFGANISTAN. Przy cleniu wielu towarów zagranicznych za podstawę wymiaru cła nie są brane wartości podane na fakturach, lecz stałe wartości szacunkowe według list ustalonych przez władze celne. W zakresie towarów clonych według faktury dolicza się 10% ceny tytułem kosztów transportu.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK. Podwyżki stawek celnych, które miały wejść w życie z dniem 1. VII. 1934 r. zostały odroczone do 1. I. 35 r. w zakresie następujących artykułów: aceton, płyty i blachy żelazne, stalowe i inne, zwykłe i cynowane, elektryczne maszyny do mycia naczyń domowych, śruby i kwas cytrynowy.

AUSTRJA. Opracowywana jest nowa nowela celna, która przewiduje m. in. podwyżki stawek na soczewicę, margarynę, olej kokosowy i niektóre inne tłuszcze jadalne, piasty do rowerów i pewne rzadkie glinki. System pozwoleń przywozowych ma być zniesiony na przędzę ze sztucznego jedwabiu, podwójną przędzę bawełnianą, niektóre przędze lniane i do wyrobu dywanów. Zniżone mają być cła na parafinę, oprawki ołówkowe. Zakazy przywozowe są przewidziane na węglan amonowy, kamienie szlifierskie, produkty przemiałowe z owsa, zabawki gumowe, żarówki, przytrzymacze do piór, bieliznę celuloidową, skóry owcze, jagnięce, koźle, z wyjątkiem skór rękawiczniczych i lakierowanych.

BELGJA. Wprowadzony został kontyngent na klej kostny i skórny.

Projektowana jest podwyżka cła na papier, z zapewnieniem ulg dla obrotu uszlachetniającego.

CZECHOSŁOWACJA. Z ważnością od 5. bm. został zaszeregowany do systemu pozwoleniowego wywóz mąki karmnej z poz. ex 33 czsł. taryfy celnej.

Rozporządzeniem z dnia 13. VII. 1934 r. wprowadzona została obniżka cła na torf sprowadzany do fabryk produkujących środki pastewne (1 Kc. zamiast 18) oraz zniżka cła na krochmal i mąkę kartoflaną (20,80 Kc).

ESTONJA. Na podstawie układu handlowego angielsko-estońskiego zniżone zostały stawki celne taryfy estońskiej na szereg towarów, m. in.: sól otrzymana

przez wyparowanie solanki — bez cła (poprz. 0,00665 kor.), sól stołowa 0,03 (0,04), węgiel kamienny — 0.0025 (0,01 lub 0,0025), koks — bez cła (0,02—0,005), podeszwy gumowe i obcasy — 0,80 (1.10), lakiery — 1,50 (2), pasty do obuwia — 1,25 (2,50), blacha cynkowa grub. do 1 mm — 0,03 (0,08), ponad 1 mm — 0,02 (0,05), blacha cynkowa lakierowana — 0,04 (0,08), przędza bawełniana poniżej Nr. 60 — 1,50 (3). Nr. 60—80 — 2 kor. (4), powyżej Nr. 80 — 2.50 (5), nici wszelkie poniżej Nr. 60 — 1,90 (2), Nr. 60—80 — 3,25 (3,50), powyżej Nr. 80 — 4,75 (5), tkaniny bawełniane bielone, merceryzowane, itp. poniżej 10 m² w 1 kg — 3,30 (3,90), 10—15 m² — 5 (5,90), powyżej 15 m² — 12 (13,15), tkaniny bawełniane farbowane, tkane barwnie do 10 m² w 1 kg: a) drukowane powyżej 88 cm szerokości — 3,50 (5,90), b) inne drukowane — 4,50 (5,90), c) wszelkie inne 5,90 (5,90): 10—15 m² w 1 kg: a) drukowane — powyżej 88 cm. szer. — 5 (9,85), b) inne drukowane 6,50 (9,85), wszelkie inne — 9,85 (9,85), powyżej 15 m² w 1 kg: a) drukowane powyżej 80 cm szerok. — 10 (19,70), b) wszelkie inne — 19,70 (19,70), cerata — 1 (1,60), linoleum — 0,50 (0,85), tkaniny ze sztucznego jedwabiu — 30 (33), tkaniny półjedwabne — stawka dla bawełny plus 30% dodatku — (18,25).

FINLANDJA. Dnia 5 VII. r. b. Prezydent Republiki Finlandzkiej podpisał rozporządzenie, obowiązujące od chwili ogłoszenia, zabraniające importu następujących towarów:

poz.
34. kukurydza niemielona
38. peluszka, wyka, bobik
49. pasze, które stosownie do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 25. I. 34 oclone są jako otręby
69. siano, słoma, trawa osobno niewymieniona
70. makuchy z mąki kukurydzianej, żołędzie mielone i niemielone i orzechy ziemne
71. pasza osobno niewymieniona, jak gluta, mąki z makuch. przetwory z odpadków pochodzenia zwierzęcego, wysłoki melasowane, wapień do pasz

Ministerstwo Skarbu może w pewnych wypadkach udzielić pozwolenia na import.

FRANCJA. Zmienione zostało z dn. 19. VII. cło na kamforę (poz. 118), które wynosi obecnie w tar. minimum 350 fr. od 100 kg. brutto, z jednoczesnem zniesieniem kontyngentowania.

Kontyngenty przywozowe dla węgla zostały obniżone na sierpień i wrzesień r. b. o 10%.

Dekret z dn. 19. VII. b. r., ogłoszony w „Journal Officiel" z dn. 21. VII. 34. podwyższa stawki celne na bydło, nierogaciznę i mięso, przyczem woły, krowy, byki i młode woły i byczki opłacają od 100 kg. żywej wagi — tar. gen. 300, min 150 fr. (dotychczas minim. — 100), cielęta i owce 380 i 190 (dot. min. 125), jagnięta wagi do 100 kg. od sztuki — 28 i 14 (dot. min. 9), świnie od 100 kg. żywej wagi — 450 i 225 (150) prosięta wagi poniżej 15 kg. od sztuki — 65 i 32,50 (22.50), mięso świeże i chłodzone: baranie od 100 kg. — 520 i 260 (175), wieprzowe — 750 i 375 (250), wołowe i inne — 520 i 260 (175). mięso mrożone: baranie 270 i 135 (90), wieprzowe — 400 i 200 (130), wołowe i inne 270 i 135 (90). Wątroby, ozory, serca, nogi, głowy, żołądki opłacają stawki przewidziane dla mięsa ze zniżką 50%.

Jednocześnie od wyliczonych wyżej zwierzat została zniesiona taksa licencyjna, dla mięsa zaś świeżego i chłodzonego baraniego, wołowego zniżona do 15 fr. od 100 kg., dla mięsa wieprzowego — zniesiona, dla mięsa mrożonego — zmniejszona, baraniego i wieprzowego do 55 fr., wieprzowego do 30 fr.

Stawki celne na oleje mineralne zostały zarządzeniem z dn. 19 lipca b. r. ustalane w następującej wysokości: poz. 197 bis — olej ziemny, łupkowy, i inne oleje mineralne: a) benzyna od 1 hl. 141 fr. w tar. gener. i 47 fr. w tar minim., b) „White spirit" — 141 i 47, c) inne — 162 i 54, poz. 198 — oleje ciężkie i odpadki ropy — 268,50 i 89,50 — od 100 kg. netto, poz. 198 ter. — gazolina — 91,50 i 30,50 od 100 kg. netto. Przy wyjściu z zakładów pozostających pod nadzorem celnym pobierane są od tych produktów cła niższe — benzyna 109,05 i 36,35. „White sprit" — 109,05 i 36,35, inne oleje mineralne — 130,05 i 43.35. oleje ciężkie — 153,90 i 51.30, gazolina — 91,50 i 30,50. Opłaty komsumcyjne ustalone zostały dla benzyny w wysokości 20 fr. od 1 hl., „White spirit" — 20 fr., innych — 8 fr., olejów ciężkich i gazoliny — 3,30 fr. od 100 kg.

HISZPANJA. Skontyngentowany został przywóz serów począwszy od 15. VII. 34. wysokość kontyngentu wynosi 100% przeciętnego przywozu w latach 1931/33. Na drugie półrocze b. r. przypada więc 668.086 kg.

IRLANDJA. Od dnia 1. IV. 34 cło na masło zostało podwyższone do wysokości 8 pensów od 1 lb.

ŁOTWA. Zmienione zostały opłaty akcyzowe od produktów naftowych, przyczem od benzyny nafty lekkiej wynoszą 6 santimów, zwykłej nafty i gazoliny — 3 santimy, parafiny i olejów smarowych — 15 santimów.

MEKSYK. Według dekretu z dnia 13. VI. 34 zmienione zostały cła przywozowe na bawełnę surową (40 i 10 pesów od 1 kg. brutto).

NORWEGJA. Wprowadzone zostały zakazy przywozu na smalec i tłuszcze. Pozwolenia przydziela Dep. Rolnictwa.

Z dniem 14 lipca zwiększone zostało cło na wyprawione futra pod poz. „Futra" etc. C. 3 b. c. itd.. mianowicie do 4.—, 7.— i 13.— kor. za 1 kg.

SZWAJCARJA. Wprowadzony został obowiązek mieszania tłuszczów zwierzęcych i roślinnych z masłem w przewidzianej w ustawie wysokości.

Rząd Federalny rozporządzeniem z dnia 13 lipca b. r., ustanowił, iż przywóz następujących produktów a mianowicie: kartofli sadzeniaków. oliwy jadalnej, oleomargaryny, łoju jadalnego, margaryny, innych tłuszczów jadalnych oraz tłuszczu kokosowego. od dnia 1 sierpnia b. r., uskuteczniany będzie wyłącznie za pośrednictwem Szwajcarskiej Centrali Zbóż i Pasz (Société Cooperative Suisse des cereales et matières fourragères).

Związkowy Departament Gospodarczy, określi narazie w stosunku do których krajów przywóz wyżej wymienionych produktów zostanie skontyngentowany oraz wyznaczy odpowiednie kontyngenty. Techniczne wykonanie rozporządzenia przekazane zostanie Centrali Przywozu przy Departamencie Gospodarczym. (Section des importatione du Departament de l'Economie Publipue). Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1. sierpnia 1934 r.

SZWECJA. Rozporządzeniem Królewskiem z dnia 22 czerwca r. b. zostały ustalone nowe stawki celne na następujące towary: poz 782 rury: walcowane lub ciągnione na gorąco: nieobrobione. włącznie nitowane i falcowane, oraz kolumny rurowe do latarni lub przewodników — 4 kor. od 100 kg.: akumulatory: alkaliczne oraz ich części: poz. 1009:1 — elementy całkowicie lub częściowo zmontowane oraz bakterje i elektrody do nich przynależne — 60 kor.. poz. 1010:1 inne — 40 kor., innego gatunku: poz. 1009:2 całkowicie lub częściowo zmontowane elementy i baterje: jako też lutowane lub inaczej złączone elektrody i płyty akumulatorowe. ważące na szt. nie więcej niż 0,5 kg. — 32 kor. Do powyższych zalicza się również płyty akumulatorowe o większej wadze, o ile mają one być podzielone na płyty nie ważące powyżej 0,5 kg.: poz. 1010:2 niezmontowane elementy i ich części, które nie są objęte p. 1009:2 a wyrabiane z innego materjału niż guma; jakoteż podstawy drzewne, chodniki, materjały izolacyjne i podobne przybory — 6 kor.; elementy galwaniczne: poz. 1011:1 ważące każdy nie więcej nad 200 gr. — 20 kor.. poz. 1011:2 inne — 10 kor.; poz. 505 siarczan amonu

— 3 kor.: kapelusze, z innego materjału niż skórzane lub trykotażowe, prócz kapeluszy męskich: gotowe i nawpół gotowe: poz. 1194—1196 nieozdabiane, za wyjątkiem t. zw. odcinków słomianych i „capelines" 1 szt. — 0,50 kor.: poz. 1198:2 i 1199—12a garnirowane, zawierające jedwab 1 szt. — 0.75 kor.; poz. 1201—1203 — inne fajansy i porcelana: z prawdziwej porcelany białej lub w jednym kolorze: poz. 1282 do użytku domowego — 15 kor.; o wielu kolorach, pozłacane, posrebrzane lub w inny sposób dekorowane: poz. 1284 do użytku domowego — 15 kor. od 100 kg.

Ustawa ta weszła w życie z dniem 1-go lipca 1934 r.

SYRJA. Zmienione zostały z dn. 3. VII. 34 stawki celne na: butelki 25% od wart. w tar. maksym. a w taryfie normalnej bez cła, kartofle 100% tar. maksym. i 50% ad valorem normalna, jarzyny — 100 i 50% oraz owoce i inne produkty.

TUNIS. System kontyngentowania przywozu rozciągnięty został na następujące sztuczne nawozy: siarczan potasowo-magnezowy, potaż żrący, węglan potasowy, chlorek potasowy, siarczan potasowy i nawozy fosfatowe. Pozwoleń przywozu udziela Gen. Dyrektor Finansów

WIELKA BRYTANIA. Ogłoszony został projekt rozporządzenia o wprowadzeniu przymusu znakowania pochodzenia importowanych tkanin w sztukach zwojach itp.

WŁOCHY. Dekret z dn. 26 maja, wprowadzający pewne ograniczenia w obrotach dewizowych, nie stanowi zapowiedzi trudności płatniczych w zakresie obrotu polsko-włoskiego. Dekret ten miał przedewszystkiem na celu utrudnienie spekulacji walutą włoską oraz włoskiemi obligacjami państwowemi.

W „Gazetta Ufficiale" z dn. 16 lipca r. b. znajdują się trzy dekrety, z dnia 5 lipca b. r., wprowadzające zmiany taryfy celnej. Dekrety te weszły w życie z dniem ogłoszenia.

Dekret Nr. 1080 wprowadza następujące zmiany taryfy:

W zakresie poz. 19 taryfy punkt b) dekret dzieli mięsa mrożone na dwa rodzaje: 1) mięsa bydła rogatego oraz 2) inne mięsa Stawka celna na oba gatunki wynosi lir. 100 i mnożnik 1,7 czyli razem lir. 270 za kwintal. Stanowi to podniesienie dotychczasowej stawki o lir. 130. Artykuł 2-gi dekretu podkreśla, iż do mięsa mrożonego wymienionego pod 2) a pochodzącego z krajów korzystających z klauzuli największego uprzywilejowania, stosowaną będzie stawka lir. 200 bez dodatku 15% ad valorem.

W poz. 583 dekret podnosi stawkę na płyty fotograficzne szklane do lir. 332,50 z mnożnikiem 1 czyli do lir. 665 t. j. o lir. 150 ponad stawkę do tej pory obowiązującą.

Nie zmieniając stawki celnej poz. 685, dekret podciąga pod tę pozycję inne produkty nieorganiczne, zawierające jodek.

Przy poz. 717c (kwas cytrynowy) wprowadza się mnożnik 1, podwajając tym sposobem stawkę celną (z lir. 183.50 na lir. 367 za q).

Do poz. 731 — jodek metylu wprowadza się cło lir. 185 za kg. (zamiast do tej pory wynoszącego lir. 110 za kg.)

Odnośnie poz. 847 d) na papier naczulony do celów fotograficznych ustala się cło lir. 360 z mnożnikiem 1 czyli lir. 720 za 1 q. zamiast dotychczasowej stawki lir. 477.

Odnośnie poz. 947 na filmy fotograficzne naczulone ustanawia się cło lir. 1350 z mnożnikiem 1 czyli lir. 2700 (zamiast lir. 1830).

Artykuł 3-ci dekretu wprowadza do pozycji 826 pozycję dodatkową (826 bis) przewidującą cło w sumie lir. 10 od 1 q. za skrawki i odpadki gumowe oraz bezcłowy wwóz na odpadki nadające się jedynie do przetwarzania gumy.

Artykuł 4-ty a zwalnia od cła odpadki bawełny surowej z poz. 182. przeznaczone do wyrobu waty wybuchowej wwiezione na zasadzie przepisów wydanych przez Ministerstwo Skarbu.

Artykuł 5-ty zwalnia produkty niklowe (poz. 376 a) od opłaty 15% ad valorem.

Dekret 2-gi Nr. 1081 wprowadza następujące podwyżki celne na nasiona oleiste oraz oleje (poz. 117): m. in. nasiona konopi — 22,02 z mnożnikiem 0.15, rzepaku — 47,20, lnu — 32, gorczycy — 35,10, sezamowe — 59,80, sojowe — 15,50, słonecznika — 27. bawełny — 20.

Stawka celna na olej rzepakowy wynosi obecnie lir. 99.00 i mnożnik 1, len surowy lir. 6250, — mnożnik 1.1. prażony — 44.

Dekret Nr. 1082 zmienia taryfę w ten sposób, iż do poz. 604a), (drzewo zwykłe) dodaje poz. 3 bis, wedle której deski, belki, zwykłe heblowane, wcinane i rowkowane, deski i listwy do wyrobu skrzyń do opakowania, opłacają cło lir. 25. zaś odnośnie poz. 604 bis a) drzewo zwykłe pochodzące z rozbiórki statków, a służące do opału wwozi się bez cła. inne zaś opłaca lir. 2,30 za 1 q.

Poz. 610 zmienia się w sposób następujący: a) słupy obciosane lir. 11 (jak dotąd), b) obrobione lir. 13, c) impregnowane celem ochrony lir. 18 (zamiast lir. 15). Produkty te są zwolnione od opłaty ad valorem.

Drzewo zwyczajne, (poz. 604 a-1) nieobrobione, przeznaczone do fabrykacji miazgi drzewnej i celulozy może być zwalniane od opłaty zarówno cła specyficznego jakoteż opłaty ad valorem w ramach kontyngentu rocznego 800.000 q. wedle norm ustalonych przez Ministerstwo Skarbu.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Poważne firmy w Wenezueli pragną nawiązać stosunki handlowe z eksporterami polskimi i objąć ich przedstawicielstwa na tamtejszy teren. E/16433/4B/Ch.

Kupiec w Meksyku, pochodzenia polskiego, zainteresowany jest otrzymaniem zastępstw na towary polskie. E/18052/4B/Ch.

Firma hiszpańska pragnie objąć reprezentacje polskich firm eksportowych. E/18063/3T/Ch.

Agenturowa firma w Południowo - Zachodniej Francji zajmie się zastępstwem interesów eksporterów polskich. E/17968/21/Ch.

Kupiec pochodzenia polskiego, zorganizował w Japonji firmę, która zainteresowana jest objęciem przedstawicielstw na towary polskie. E/17597/3U/Ch.

Istnieją możliwości zbytu sierści bydlęcej w różnych krajach. R/17998/27/Sw.

Firmy zamorskie interesują się importem wędlin wysokogatunkowych, w opakowaniu należytem. R/17176/89/Sw.

Istnieje zainteresowanie importem mięsa króliczego standaryzowanego. R/18113/90/Sw.

Firma importowa z Malty pragnie importować artykuły żywnościowe. R/16617/3B/SW.

Firma amerykańska pragnie importować nasiona drzew owocowych i leśnych. R/18181/34/Sw.

Firma niemiecka interesuje się importem strzyżonych surowych skór owczych. R/17771/58/Sw.

Firma w Algierze pragnie zakupywać w Polsce filiżanki porcelanowe. P/17912/65/Sz.

Firma w New Yorku poszukuje dostawców wyrobów koszykarskich. P/18184/49/Sz.

Firma irlandzka interesuje się wywozem z Polski mebli stolarskich (dębowych) i pragnie nawiązać kon-

takt z krajowymi producentami. Regulacja należności akredytywą. P/18358/40/MM.

Firma japońska interesuje się importem z Polski miazgi drzewnej do wyrobu jedwabiu sztucznego. P/18121/40/MM.

Bliższe informacje w Instytucie Eksportowym Warszawa, ul. Elektoralna 2.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

ZEBRANIE MORSKIEGO INSTYTUTU RYBACKIEGO.

Dnia 25 lipca br. w gmachu Morskiego Urzędu Rybackiego odbyło się zebranie Morskiego Instytutu Rybackiego pod przewodnictwem p. profesora Siedleckiego. Na zebraniu tem rozpatrywane były sprawy zwiększenia propagandy konsumcji ryb morskich, możliwości dalszej rozbudowy hali i chłodni rybnej oraz szereg spraw bieżących.

W zebraniu powyższem brali również udział pp.: Naczelnik Wydziału Ministerstwa Przemysłu i Handlu dr. Fr. Lubecki, Dyrektor Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowski, Naczelnik Morskiego Urzędu Rybackiego A. Hryniewicki, Dyrektor Oddziału Banku Gospodarstwa Krajowego Władysław Grabowski.

IMPORT ŚLEDZI SZKOCKICH

dobiega do końca. W dniu 4 sierpnia statek BERRIEDALE przywiózł z Anglji 489/1 oraz 296/2 śledzi solonych. W dniu 9 sierpnia statek KURZESSE wyładował 628/1 i 750/2. Towary zaskładowano częściowo w zwykłych magazynach tranzytowych, częściowo zaś w Chłodni Rybnej, a niektóre partje ładowano natychmiast do wagonów.

NOWA FIRMA NA TERENIE PORTU RYBACKIEGO W GDYNI

powstanie w dniach najbliższych, celem importu śledzi solonych. Założycielem firmy jest p. A. Bruno Feingold, który po wystąpieniu z firmy TEMPORYB nosi się również z zamiarem budowy fabryki konserw rybnych na terenie portu rybackiego.

WIELKA TRANSAKCJA ŚLEDZIOWA POMIĘDZY ANGLJĄ A SOWIETAMI.

Centralny Związek towarzystw Spółdzielczych w Rosji Sowieckiej — Centrosojus — podpisał z angielskiemi firmami śledziowemi umowę na dostawę 70.000 beczek śledzi szkockich. Śledzie te mają być dostarczone do Rosji statkami angielskiemi w ciągu września i października.

OSTATNI NUMER MIESIĘCZNIKA „RYBA“

jako końcowy numer piątego rocznika z roku 1933. ukazał się w szacie zwiększonej, jubileuszowej. Ogółem wyszło od 1929 roku 50 numerów tego jedynego w Polsce pisma poświęconego sprawom polskiego rybołówstwa morskiego. Miesięcznik ten spełnił dobrze obowiązek budzenia zainteresowania tym działem naszej pracy na morzu, notując skrzętnie wszystkie przejawy zachodzące w tej dziedzinie w ciągu ostatniego pięciolecia. Ostatnio miesięcznik ten ukazywał się nakładem Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni. Po cofnięciu subwencji M. I. R. pismo uległo zawieszeniu i jak zapowiedziano w ostatnim numerze ma się przekształcić na kwartalnik.

POŁOWY DORSZY NA GŁĘBI GDAŃSKIEJ

przyniosły ogółem piętnaście ton tej ryby złowionej przez sześć kutrów w dniach 1-go, 3-go i 6-go sierpnia. Rybacy łowili te ryby na zamówienie Polsk. Zjedn. Rybaków Morskich w Gdyni i całkowity połów oddano do zamrożenia w Chłodni Rybnej.

PRZYBRZEŻNE POŁOWY FLĄDER I KWAPÓW

łowionych przez rybaków z Gdyni sprzedaje się na rynku w Gdańsku, dokąd wyjeżdżają rybaczki codziennie samochodem towarowym. Nieznaczne tylko ilości idą na rynek miejscowy w Gdyni, gdzie warunki sanitarne na rynku targowym są w dalszym ciągu opłakane, co zupełnie na sprzyja rozwojowi spożycia ryb w naszem mieście portowem.

NA „TARGACH WSCHODNICH“ WE LWOWIE

będzie reprezentowany poraz pierwszy dział handlu i przemysłu ryb morskich z polskich połowów. Organizacją zajmuje się Związek Polskiego Przemysłu Konserwowego Warszawa — ul. Min. Pierackiego 17), korzystając z pomocy Morskiego Instytutu Rybackiego i Spółdzielni Pol. Zj. Rybaków Morskich. Specjalna uwaga zwrócona będzie na propagandę spożycia smażonych ryb morskich (dorsze), do czego służyć będą pokazowe smażenia i kosztowania tych ryb. Należy sądzić, że przemysł i handel rybny na wybrzeżu (wytwórnie konserw rybnych w Gdyni, wędzarnie na całem wybrzeżu, importerzy śledzi solonych itp.) zainteresują się Targami Wschodniemi, ze względu na korzyści nawiązania stosunków z południowo-wschodnią częścią Polski i zagranicą (Rumunja, Sowiety).

PIERWSZE ŚLEDZIE SOLONE Z ISLANDJI

przywiózł kuter motorowo-żaglowy ERNA MARIE w dniu 9 sierpnia br. w ilości 462/1 i 188/2. Towar zaskładowano w pomieszczeniach chłodzonych Chłodni Rybnej. W dniu tym do portu rybackiego w Gdyni przybyli kupcy z całej Polski celem oglądnięcia i zakupienia towaru. Należy podkreślić, że w rozpoczynającym się sezonie śledzi islandzkich Gdańsk jeszcze nie otrzymał tych śledzi, a ruchliwość Gdyni pod tym względem zasługuje na szczególną uwagę. Cena śledzi islandzkich tego pierwszego transportu utrzymaną była na poziomie roku zeszłego tj. 73 zł za 1/1 w hurcie i 80 zł za 1/1 w detalu loco port rybacki, oclone. Obecnie po utworzeniu się monopolu eksporterów śledzi solonych w Islandji, należy liczyć się z poważną zwyżką cen.

MONOPOL EKSPORTERÓW ŚLEDZI SOLONYCH W ISLANDJI RUJNUJE POLSKIE PLACÓWKI GOSPODARCZE.

W powodzi rozmaitych monopoli i syndykatów we wszystkich krajach, wiadomość o utworzeniu się monopolu eksporterów śledzi solonych w Islandji mogłaby przejść bez uwagi nawet, gdyby nie ścisła łączność tego zjawiska z naszem życiem gospodarczem.

Islandja, wyspa na dalekiej północy, licząca około stu tysięcy mieszkańców — żyjących głównie z rybołówstwa morskiego — zajmuje jako dostawca śledzi solonych jedno z końcowych miejsc wśród krajów europejskich. Złączona jedynie unją personalną z Danją, Islandja — ze względu na małą liczbę ludności — pod względem wymiany gospodarczej nie może być objektem większego zainteresowania.

Polska narazie prawie nic sprzedaje w Islandji, kupujemy natomiast bardzo dużo śledzi solonych. Towar ten zaprowadzono w Polsce

dzięki przewidującej polityce eksporterów w Islandji, którzy zbadali bezpośrednio rynek polski i dostosowali się jakością solonych śledzi i niską ceną do naszych kryzysowych warunków. Zdawało się nawet, że śledzie islandzkie wyprą z naszego rynku droższe śledzie angielskie analogicznych gatunków. Saldo ujemne w stosunkach gospodarczych z Islandją spowodowało nawet bliższe zainteresowanie się naszych czynników gospodarczych tym rynkiem, czego dowodem była ostatnia podróż naszego posła w Kopenhadze p. M. Sokolnickiego statkiem Kościuszko do Islandji w ubiegłym miesiącu.

Tymczasem bezpośrednio po tej podróży dowiedzieliśmy się o utworzeniu się w Islandji monopolu eksporterów śledzi, co nas może zupełnie nie interesować, gdyby nie polityka tego monopolu godząca w interesy rozwoju portu w Gdyni i osiedlonych tu polskich firm importu śledzia. Importerzy śledzia solonego w Gdyni, zakupili przed kilkoma miesiącami u rozmaitych eksporterów w Islandji partje śledzi islandzkich. Na podstawie tych kontraktów importerzy polscy w Gdyni sprzedali ten towar tak w kraju jak i zagranicą. Obecnie okazuje się, że monopol eksporterów w Islandji nakazał paszczególnym eksporterom zerwać te kontrakty zrobione z polskiemi firmami, zakrywając się siłą wyższą, którą ma być właśnie utworzenie się monopolu. Proceder ten nadaje się jedynie na określenie niesolidności kupieckiej wyższego gatunku, przed którą trudno się obronić polskim firmom importowym. Proceder ten narazić może polskie firmy na wielkie straty, ponieważ teraz firmy polskie muszą zakupić towar w nowoutworzonym monopolu po wyższych cenach, aniżeli już poprzednio sprzedali go w Polsce i zagranicą na podstawie dawnych kontraktów z poszczególnymi eksporterami w Islandji.

Polskie firmy na terenie Gdyni i na terenie W. M. Gdańska założyły protest przeciw takiemu systemowi pospolitego rabunku i zwróciły się za pośrednictwem Izb Przemysłowo-Handlowych do Ministerstwa Przemysłu i Handlu z prośbą o natychmiastową interwencję i środki represyjne. Okazuje się bowiem, że śledzie islandzkie opłacają jedynie jedną trzecią cła normalnego. Należałoby natychmiast cofnąć tą ulgę, jeżeli monopol śledziowy w Islandji nie dotrzyma zawartych poprzednio kontraktów z polskiemi firmami w Gdyni i w Gdańsku.

Cele monopolu islandzkiego są jasne, chodzi tu o podwyższenie cen. Pozatem islandzki monopol powierzył wyłączną reprezentację swych interesów w Polsce nowopowstałej Spółce, która oczywiście będzie ciągnęła z tego zyski.

Tak więc polski konsument będzie płacił dodatkowy haracz na rzecz niepotrzebnego pośrednictwa. Rezultat będzie do przewidzenia, drogie śledzie islandzkie nie znajdą w Polsce odbiorców i nasz rynek będzie tak jak poprzednio odbierał nawet lepsze gatunki śledzia angielskiego. Nasz dodatni bilans handlowy z Anglją powinien być tu wskaźnikiem, że najwyższy czas aby zwrócić baczniejszą uwagę na import śledzi z Anglji, a rabunkowa polityka monopolu eksporterów w Islandji otrzyma nauczkę za niekupieckie postępowanie z polskiemi importerami.

B. Sotkowski.

WYDAWNICTWA

DR. BASSECHES JULJUSZ: Księgi handlowe i bilans na podstawie obowiązujących przepisów prawnych i podatkowych z przedmową Profesora U. J. K. D-ra M. Allerhanda, Księgarnia „Ewer" Lwów, 1934.

Nowy Kodeks Handlowy, obowiązujący od 1 lipca 1934 r. rozszerzył znacznie zakres kupców, obowiązanych do prowadzenia ksiąg handlowych. Jednakże przepisy o księgowości nie mieszczą się tylko w Kodeksie Handlowym, lecz zawarte są również w całym szeregu ustaw, w szczególności zaś podatkowych, tak, iż zorjentowanie się w tym materjale przysparza znacznych trudności przy prowadzeniu ksiąg handlowych.

Dr. Juljusz Basseches, adwokat i biegły sądowy z zakresu księgowości, podjął się opracowania całokształtu przepisów prawnych w dziedzinie księgowości. Praca jego wydana została przez księgarnię „Ewer" we Lwowie.

Całość podzielona została na 6 zasadniczych grup, dotyczących księgowości: 1) kupieckiej, 2) spółki jawnej, 3) spółki z ogr. odpowiedzialnością, 4) spółki akcyjnej, 5) spółdzielni oraz 6) bankowej. Przy każdym dziale omawia się ponadto przepisy podatkowe, w związku z danym działem oraz podaje się orzecznictwo Sądu Najwyższego oraz Najwyższego Trybunału Administracyjnego, jak również okólniki Ministerstwa Skarbu.

Odrębnie omawia autor przepisy „o zasadach sporządzania bilansów, zamknięć rachunkowych i sprawozdań osób prawnych, obowiązanych do prowadzenia ksiąg handlowych" oraz „o tymczasowem stosowaniu wyjątkowych zasad bilansowania". Specjalne rozdziały poświęcone są przepisom o księgowości, zawartym w ordynacji podatkowej, (wchodzącej w życie z dniem 1 października 1934 r.) oraz w ustawie o państwowym podatku przemysłowym. Szczegółowe skorowidze alfabetyczne i chronologiczne umożliwiają szybką orjentację w każdej materji.

„BAWEŁNA NA RYNKACH ŚWIATA".

Pod powyższym tytułem ma ukazać się we wrześniu na Składzie Głównym w Księgarni S. Seipelt w Łodzi — ul. Piotrkowska 47, praca p. Stanisława Cunge, traktująca w sposób wyczerpujący wszelkie problemy związane z handlem surową bawełną.

Poza ilustrowaną bogato cyframi częścią, omawiającą historję uprawy bawełny i rozmiary wytwórczości poszczególnych ośrodków produkcyjnych, a zarazem rozległą statystyką konsumcji, książka powyższa poświęcona jest w pierwszym rzędzie *technice handlu* bawełną, jego formom organizacyjno-prawnym oraz jego stronie finansowej. Ze szczególną uwagą potraktowana jest rola instytucyj arbitrażowych oraz giełd terminowych, stanowiących nieodzowne dopełnienie współczesnego handlu bawełną.

Skierowanie do Gdyni importu surowej bawełny dla potrzeb włókiennictwa polskiego i pierwsze nieśmiałe zarodki rodzimego handlu tym ważnym surowcem były bodźcami, które skłoniły autora do opracowania tematu na podstawie zarówno bezpośredniej obserwacji z tytułu obowiązków, pełnionych w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Łodzi, jak i przy uwzględnieniu całkowitej literatury zagranicznej, dotyczącej tego przedmiotu. Tem samem w języku polskim praca ta będzie pierwszą publikacją, poświęconą *handlowi bawełną* i ujmującą całokształt łączących się z tem zagadnień w skali światowej.

Książka ta powinna zainteresować wszystkie sfery, w ten lub inny sposób mające do czynienia ze skomplikowanem zagadnieniem bawełny.

W szczególności praca p. Stanisława Cunge może być pożyteczna dla gdyńskich sfer portowych, ze względu na usiłowania utworzenia w Gdyni nietylko centrum przeładunku bawełny, jak to ma już miejsce obecnie, lecz również i ośrodka handlu bawełną.

Cena książki przy zamówieniu na Składzie Głównym w Księgarni S. Seipelt do dnia 20 sierpnia wynosi zł 32, po ukazaniu się cena będzie zł 40.

CZASOPISMO SKARBOWE.

Ukazał się numer 7-my Czasopisma Skarbowego. Część pierwsza numeru poświęcona jest, jak zawsze, sprawom zawodowym urzędników skarbowych, druga zaś zawiera artykuł p. Wł. Runcewicza p. t. Uprawnienia Przewodniczącego Komisji Odwoławczej oraz najaktualniejsze informacje z dziedziny kroniki skarbowej. Czasopismo Skarbowe jest organem Stowarzyszenia Urzędników Skarbowych Rzeczypospolitej Polskiej i ukazuje się raz w miesiącu w Warszawie.

PRZEPISY IMPORTOWE W KRAJACH EUROPEJSKICH.

Ukazał się w druku tom XIX wydawnictwa Państwowego Instytutu Eksportowego pt. „Przepisy importowe w krajach europejskich". W wydawnictwie tem zestawiono wszelkie zakazy przywozu, kontyngenty importowe, ograniczenia dewizowe ze wskazaniem wszystkich towarów, które temi zarządzeniami reglamentacyjnemi są objęte, jak również inne utrudnienia importu stosowane przez: Anglję, Austrję, Belgję, Bułgarję, Czechosłowację, Danję, Estonję, Finlandję, Francję, Grecję, Hiszpanję, Holandję, W. P. Irlandję, Jugosławję, Litwę, Łotwę, Niemcy, Norwegję, Portugalję, Rumunję, Szwajcarję, Turcję, Węgry i Włochy.

Zmiany tych przepisów będą stale zamieszczane w „Informatorze Eksportowym" w dziale: „Zmiany przepisów celnych i dewizowych". — Stron 341. Cena zł 4,—

DRUKI U NAS WYKONANE NIE SĄ DROGIE!

a pozatem wykonujemy je starannie, gustownie i według wszelkich najnowszych wymagań techniki drukarskiej

Dlatego prosimy zwracać się do nas z całem zaufaniem w razie zapotrzebowania na druki i zlecić nam ich wykonanie.

Specjalność: dzieła i masowe nakłady

ZAKŁADY GRAFICZNE BOLESŁAWA SZCZUKI

WĄBRZEŹNO-POMORZE

MICKIEWICZA 1 — TEL. 80

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Kotka piątek	Helsingfors sobota
Capella	14. 7.	18. 8.	22. 8.	—	25. 8.
Śląsk	21. 8.	25. 8.	29. 8.	—	1. 9.
Capella	28. 8.	1. 9.	5. 9.	—	8. 9.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports — Th. communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Rauma — Mantyluoto – Kristinestad — Wasa — Jacobstad — Ixpila — Uleaborg — Kemi,

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Annelise — z Gdyni 18/19 8. s/s Nordland — z Gdyni 28/29. 8.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 26/27. 8. s/s Tiber — z Gdyni 9/10. 9.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Neptun	20. 8.	25. 8.	22. 8.
Minos	27. 8.	1. 9.	29. 8.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Egholm — z Gdyni 20/21. 8. s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 22/23. 8.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 29/30. 8.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu i Karlskrony.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 20. 8.

Do Helsingborg — Malmö

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 15. 8. s/s Egon — z Gdyni 22. 8.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 21/22 8. s/s Erna — z Gdyni 4/5. 9.

Do Visby

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 20. 8.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 22. 8. s/s Iwan — z Gdyni 5. 9.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 20. 8.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Irene — z Gdańska 18. 8. s/s Neptun — z Gdańska 25. 8.

Do Hamburga (Hamburg)

Rummel & Burton

s/s Marienholm — z Gdyni 20. 8. ńska 22. 8.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
E. Russ	18. 8.	21. 8.
Kaete	21. 8.	25. 8.
Lothar	28. 8.	1. 9.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 25. 8.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 17. 8. — z Gdańska 16. 8.
s/s Akershus — z Gdyni 31. 8. — z Gdańska 30. 8.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdyni 17. 8. — z Gdanska 16. 8.
s/s Ursa — z Gdyni 31. 8. — z Gdańska 30. 8.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Bella — z Gdyni 17. 8. s/s Cieszyn — z Gdyni 21. 8. — z Gdańska 24. 8.
s/s Taeran z Gdyni 24. 8. s/s Chorzów — z Gdyni 28. 8. — z Gdańska 31. 8.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.

Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s	Odjazdy — Sailings Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Oscar Fridrich	20. 8.	22. 8.
Leda	23. 8.	25. 8.
Butt	27. 8.	29. 8.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenis. Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s	Odjazdy—Sailings Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Cieszyn	21. 8.	24. 8.	30. 8.
Irisen	28. 8.	31. 8.	7. 9.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 27. 8. — z Gdańska 29. 8.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ariadne — z Gdyni 21/22. 8. s/s Merope — z Gdyni 28/29 8.
s/s Theseus — z Gdyni 4/5. 9.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 28. 8. — z Gdyni 30. 8.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 21. 8. — z Gdyni 25. 8.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 22. 8. — z Gdyni 25. 8.
s/s Lublin — z Gdańska 29. 8. — z Gdyni 30. 8.

Do Leith — Grangemouth

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Helder — Gdyni 24/25. 8. s/s Hague — z Gdyni 31/8.—1/9.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 26/27. 8. s/s Tiber — 9/10. 9.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Melilla — z Gdyni 28. 8. s/s Lisboa — z Gdyni 15. 9.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Melilla — z Gdyni 28. 8. s/s Lisboa — z Gdyni 15. 9.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mansuria — z Gdyni 27/28. 8. s/s Palermo — z Gdyni 25. 9.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Egholm — z Gdyni 20/21. 8. s/s Ebro — z Gdyni — 20/21. 9.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Erland — z Gdyni 21. 8. s/s Roland — z Gdyni 24. 8.
m/s Gotland — z Gdyni 8. 9.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Cliffwood — z Gdyni 22. 8. s/s Scanstates — z Gdyni 2. 9.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 17. 8. s/s Pułaski — z Gdyni 5. 9.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Kronprincessan Margareta — z Gdyni 18. 8.
s/s San Francisco — z Gdyni 16. 9.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Orient — z Gdyni 24. 8. — z Gdańska 21. 8.
s/s Helacles — z Gdańska 7. 9. — z Gdyni 5. 9.

Cape Town — Mossel Bay — Algoa Bay — East London — Durban — Lorenzo Marquez

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Junerten — z Gdyni 24. 8.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Bagdad — 25. 8. s/s Dardanus — z Gdyni 15. 9.

Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Madras, Calentta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Japan — z Gdyni 14. 8. s/s Tiradentes — z Gdyni 4. 9.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanyork — 16. 8.		s/s Scanyork — 29. 8.
s/s Scanmail — 23. 8.		s/s Scanmail — 5. 9.
s/s Cliffwood — 13. 9.		s/s Cliffwood — 26. 9.

Linja Gdynia—Ameryka
(Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Pułaski — 9. 8.	s/s Pułaski — 21. 8.
s/s Kościuszko — 6. 9.	s/s Kościuszko — 18. 9.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Pułaski — 11. 8.	s/s Pułaski — 21. 8.
s/s Kościuszko — 8. 9.	s/s Kościuszko — 18. 9.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Capella	14. 8.	18. 8.	22. 8.	—	25. 8.
s/s Śląsk	21. 8.	25. 8.	29. 8.	—	1. 9.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Kaete	18. 8.	21. 8.	25. 8.
Lothar	25. 8.	28. 8.	1. 9.
Rudolf	29. 8.	1. 9.	4. 9.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	22. 8.	25. 8.	28. 8.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Śląsk — 18. 8. z Rotterdamu — s/s Taernau — 20. 8.
z Rotterdamu — s/s Chorzów — 25. 8.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Leda	18. 8.	23. 8.	25. 8.
Butt	21. 8.	27. 8.	29. 8.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Irisen 24. 8. z Antwerpji — s/s Cieszyn 30. 8.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — s/s Butt 18. 8. — w Gdyni 27. 8.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Neptun	16. 8.	20. 8.	22. 8.	25. 8.
Minos	23. 8.	27. 8.	29. 8.	1. 9.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lech	23. 8.	26. 8.	28. 8.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	16. 8.	19. 8.	21: 8.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lublin	23. 8.	26. 8.	29. 8.
s/s Lwów	30. 8.	2. 9.	6. 9.

Porty Golfu — Gdynia

Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi				Przyjazd
	Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdańsk/Gdynia
m/s Lagaholm		8. 8.	15. 8.	21. 8.	15. 9.
m/s America		1. 8.	25. 8.	—	24. 9.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia	Przyjazd	
	Santos	Gdynia	Gdańsk
s/s Equator	24. 7.	27. 8.	29. 8.
s/s Atlanta	9. 8.	12. 9.	14. 9.

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	Termin wyjścia							Przypuszczalny termin nadejścia
	Pireus	Istanbul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Gdynia—Gdańsk
m/s Erland					28. 7.			21. 8.
m/s Gotland				29. 7.	8. 8.	24/25. 7.		25. 8.
m/s Nordland	22. 8.	12. 8.	22. 8.		26. 8.	5—8. 8.		16. 9.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — wychodzi z Casablanca 20/25. 8. — oczekiwany z Gdyni 12. 9.

ADAM TOMASZEWSKI

NOWOCZESNA ORGANIZACJA
URZĄDZEŃ BIUROWYCH

G D Y N I A
ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA
(W domu gdzie Izba Przemysłowo-Handlowa)

KONTA BANKOWE: KOMUN. KASA OSZCZĘDNOŚCI GDYNIA — — — — P. K. O. POZNAŃ NR. 212.758

TELEFON NR. 1055

Hurtowy i detaliczny skład papieru, materjałów piśmiennych i artykułów biurowych.

Księgowość przebitkowa.

Powiększywszy zakres działania, zaopatrzyłem skład swój w duży wybór towaru.

Dostawy do urzędów i biur po niskich cenach.

Korzystne źródło zakupu dla odsprzedawców.

Leonard Hybichow

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca od wagi, miary i ilości towarów. Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA-PORT — Telefon 15-24

Feliks Guziewicz

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów, Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — Tel. 10-25

BIURO BUDOWLANE

F. SKĄPSKI i S-ka, INŻYNIEROWIE Sp. Akc.

TEL. 1746-1744 **GDYNIA** UL. PORTOWA

Wykonuje wszelkie roboty wchodzące w zakres BUDOWNICTWA

TOWARZYSTWO SPEDYCYJNE

J. H. BACHMANN

Sp. z o. p.

Starowiejska 26 **GDYNIA** Telefony: 16-93, 16-94

Spedycja lądowa i morska Specjalność: Przeładunek bawełny

BIURO BUCHALTERYJNO-REWIZYJNE

M. PACOSZYŃSKIEGO zaprzysiężonego rzeczoznawcy ksiąg handlowych

ul. Abrahama 9 — dom Marszała — Telefon nr. 1294

Sporządzanie i analiza bilansów. Reorganizacja, rajonalizacja księgowości. Prowadzenie księgowości w abonamencie

TREŚĆ

Polska Żegluga Rzeczna „VISTULA" Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością.

Oddział w Gdyni — ul. Rybacka tel. 1084 i 1085

Regularna komunikacja towarowo - pasażerska

Gdynia — Tczew — Warszawa

Odjazd z Gdyni codziennie s/s „Carmen" o godz. 18-tej. — Komfortowe urządzenia i bufet na statkach gwarantują pasażerom wygodne odbycie podróży.

Normalne	Powrotne
I. kl. 24,— II. kl. 18,— III. kl 12,— złotych	I. kl. 32,— II. kl. 24,— III. kl. 16,— złotych

Dla zbiorowych wycieczek zniżki.

Przewóz towarów masowych i drobnicy w ruchu pośp. i holowniczym do 50% taniej niż koleją

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 25 sierpnia 1934 r. | NR. 23

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

KONOSAMENT w ŚWIETLE OBOWIĄZUJĄCYCH PRZEPISÓW I NOWYCH TENDENCJI ROZWOJOWYCH

Konosament (bill of lading, connaissement, polizza di carico, Konossament) jest dokumentem obrotu morskiego, który odpowiada dowodowi załadowania (Ladeschein)[1] w rozumieniu §§ 445, 446 Khn, (Kodeksu handlowego niemieckiego), przewidzianemu według Khn w przewozie lądowym obok listu przewozowego, stwierdzającego umowę o przewóz pomiedzy wysyłającym i przewoźnikiem. W przewozie morskim może załadowca obok umowy o przewóz domagać się wystawienia konosamentu na dowód załadowania ładunku na statek. Słusznie zatem w literaturze nazwano konosament „dokumentem ładunkowym obrotu frachtowego morskiego“ („Ladeschein des Seefrachtverkehrs“[2]). Podczas gdy umowa o przewóz ładunku wyraża stosunek obowiązkowy pomiędzy wysyłającym i przewoźnikiem, konosament stwierdza odrębny stosunek prawny pomiędzy armatorem, będącym z reguły kontrahentem umowy przewozowej czyli przewoźnikiem,[3]) i odbiorcą (§ 651 ust. 1 Khn.). Konosament potwierdza przyjęcie ładunku na statek i zawiera jednostronne zobowiązanie wydania go uprawnionemu odbiorcy w porcie przeznaczenia. Zobowiązanie jest dlatego jednostronne, ponieważ jego wykonanie nie jest umową uzależnione od świadczenia drugiej strony czyli jakiegoś ekwiwalentu. O ile chodzi o uiszczenie frachtu i związanych z frachtem należności ubocznych (prowizji dla kapitana), postojowego, przypadających od ładunku należności celnych, wydatków na rzecz ładunku (§ 614 Khn), to obowiązek odbiorcy wykonania tego świadczenia nie wynika z samego konosamentu, lecz umowy o przewóz ładunku. Świadczenie odbiorcy w tym przypadku nie jest ekwiwalentem, lecz zwykłym warunkiem dla wypełnienia przez przewoźnika zobowiązania konosamentowego do wydania ładunku uprawnionemu odbiorcy w porcie przeznaczenia. „Nicht Gegenleistung, sondern regelmässige Voraussetzung für die Erfüllung der Konossamentsobligation“) (por. Schaps Seerecht, t. I, str. 509).

Charakter konosamentu i jego skutki prawne zrozumie się najlepiej, jeżeli ustalimy najpierw jego główną cechę jako papieru wartościowego. Właściwość papieru wartościowego posiada konsament dlatego, że realizacja wyrażonego w tym dokumencie prawa podmiotowego jest ściśle związana z posiadaniem i władaniem dokumentu. Papiery wartościowe mogą reprezentować zarówno prawo własności rzeczy, której dotyczą, tak jak gdyby same były rzeczą, jak i zobowiązanie. O ile chodzi o konosament, to daje on prawo do posiadania przedmiotu, którego dotyczy i dysponowania nim. Oddanie konosamentu wywołuje te same skutki, co oddanie ładunku. Konosament zastępuje więc sam przedmiot, którego dotyczy i jest o tyle papierem wartościowym, reprezentującym pra-

[1]) Ze względu na to, że wystawianie dowodu ładunkowego w przewozie lądowym nie jest praktykowane, Kodeks handlowy z dn. 27. 6. 1934 r. milczy zupełnie o tym dokumencie.

[2]) Schwarz Otto Georg, Handelsrecht Wechsel — und Seerecht 1907 r. str. 142.

[3]) Nie zawsze armator i przewoźnik są jedną i tą samą sobą, np. przy t. zw. podfrachtowaniu ładunku są to osoby różne.

wo własności ładunku (§§ 647 Khn).[4]) Pozatem konosament zawiera jednostronne zobowiązanie armatora do wydania ładunku uprawnionemu odbiorcy w porcie przeznaczenia, które to zobowiązanie ze względu na swą ścisłą zależność od pisemnej treści papieru ma wybitny charakter zobowiązania ex scriptura. To zobowiązanie skryptularne nie jest abstrakcyjne w swej istocie, czyli niezależne od materjalnego tytułu zobowiązania (causa debendi), jak np. zobowiązanie z weksla, gdyż tytułem zobowiązania jest wyrażone w nim potwierdzenie przyjęcia ładunku na statek.[5])

Uprawnionym z konosamentu jest jego legalny posiadacz, legitymujący się konosamentem jako odbiorca ładunku. Odbiorca może być wymieniony, wtedy konosament jest papierem imiennym. Jeżeli konosament zawiera klauzulę „na zlecenie" — wtedy konosament jest papierem na zlecenie (Orderpapier). Załadowca ma prawo żądać, aby konosament był wystawiony na zlecenie odbiorcy. Przez klauzulę „na zlecenie" bez zaznaczenia, na czyje zlecenie ładunek ma być wydany, należy rozumieć zlecenie załadowcy. (§ 644 ust. 1 Khn). [6])

Od konosamentu na zlecenie należy odróżnić dokument, zwany delivery order (Lieferschein). Wystawia go posiadacz konosamentu na częściowe wydanie wysłanego ładunku, nim nastąpi ostateczny odbiór na zasadzie konosamentu. Tego rodzaju dokumenty mają praktyczne znaczenie przedewszystkiem w przypadkach, gdy ładunek, na który wystawiony jest tylko jeden konosament, ma być partjami wydany w kilku portach. Prawna natura takich dokumentów jest wątpliwa. Należałoby przyjąć, że zawierają one zwykłą cesję prawa odbioru ładunku ze strony posiadacza konosamentu na rzecz odbierających partje ładunku. Jednakże odbiorcom tym nie służą prawa z konosamentu, gdyż konosament nie został im odstąpiony.

Konosament ma doniosłe znaczenie w obrocie handlowym morskim, ponieważ, rzecz prawnie biorąc, jest nietylko dokumentem, ale zarazem ładunkiem posiadanym (corpus possesionis) i może być przedmiotem różnych tranzakcyj handlowych, w szczególności zbycia i zastawu, gdy wysłany towar faktycznie jest jeszcze w drodze. Obieg konosamentu jest niezależny od kierunku przewozu towaru. Razem z konosamentem kursuje zwykle polisa ubezpieczeniowa, dotycząca towaru.[7])

Zaznaczono już powyżej, że umowa o przewóz ładunku wyraża stosunek umowny pomiędzy wysyłającym i przewoźnikiem, a konosament — pomiędzy armatorem[8]) i odbiorcą. Są to odrębne stosunki prawne. Konosament jest legitymacją do odbioru ładunku od armatora w porcie przeznaczenia. Armator w stosunku do odbiorcy, który się legitymuje konosamentem, nie może się powoływać na umowę o przewóz, chyba, że konosament zawiera klauzulę, powołującą się wyraźnie na postanowienia umowy o przewóz (§ 651 Khn).[9])

Z chwilą wręczenia załadowcy konosamentu przechodzą na niego przysługujące dotąd wysyłającemu z mocy umowy przewozowej prawo do posiadania ładunku i prawo do odszkodowania za ewentualną utratę lub uszkodzenie ładunku podczas przewozu. Prawa te przechodzą na dalszych legalnych posiadaczy konosamentu jako dokumentu, dającego tytuł do posiadania samego ładunku. Inne zaś prawa wysyłającego, wynikające z umowy o przewóz, pozostają przy nim. Do takich praw zaliczyć należy przedewszystkiem prawo odszkodowania za te wszystkie szkody i straty, które ewentualnie wysyłający poniesie wskutek nienależytego wykonania przez przewoźnika umowy o przewóz.

Według § 642 Khn kapitan statku obowiązany jest do wystawienia konosamentu po ukończeniu załadowania ładunku na statek. Praktyka wytworzyła zwyczaj, że w niektórych przypadkach zaszarterowania statku wystawia się szarterpartję i konosament. Przy przewozie drobnicy interesowani zadawalają się wystawieniem konosamentu, umowa o przewóz zawierana jest wtedy milcząco obok konosamentu.[10]) Załadowca otrzymuje konosament za zwrotem tymczasowego zaświadczenia o naładowaniu ładunku na statek (mates receipt, reçu de bord, vorläufiger Empfangsschein), [11]) jeżeli uprzednio takie zaświadczenie wystawiono. Konosament wystawić może nietylko kapitan, ale także upo-

---

[4]) Teorja nazywa taki papier „Traditionspapier" albo „Dispositionspapier". Ponieważ prawo w takim papierze zawarte nie może być wykonywane bez okazania papieru, papier taki posiada także cechy t. zw. „Präsentationspapier".

[5]) Dlatego J. v. Gierke, Handels- und Schiffahrtsrecht, str. 585, nazywa konosament „kausales Wertpapier".

[6]) Według Khn istnieje możliwość wystawienia konosamentu także na okaziciela lub in blanco. Z reguły wystawia się konosament na zlecenie.

[7]) Nie we wszystkich krajach konosament posiada tak wybitny charakter papieru wartościowego, reprezentującego prawo rzeczowe, i niezależnego od umowy przewozowej, jak według Khn. Według art. 222 Code de commerce jest on „une reconaissance des marchandises dont se charge le capitaine". Bliższych cech Code de commerce nie ustala. Teorja prawa morskiego we Francji uważa konosament w pierwszej linji jako dowód tranzakcji przewozowej. Por. Ripert, Droit Maritime, t. II, str. 367 „L'écrit qui sert preuve du contrat, c'est la chartpartie, s'il en a eté dressé une, et souvent le connaissement.

[8]) Działającym przez kapitana lub innego zastępcę (maklera, ajenta). Khn mówi o stosunku przewoźnika do odbiorcy, właściwie chodzi o stosunek armatora, przyjmującego ładunek na swój statek, do odbiorcy.

[9]) Np. klauzula w konosamencie conditions as per charterpart oznacza, że warunki szarterpartji obowiązują odbiorcę.

[10]) Przy małych przesyłkach z reguły nie wystawia się konosamentu, lecz zwykłe pokwitowanie (t. zw. parcel receipt).

[11]) Wystawiany zwykle przez oficera statku upoważnionego do przyjęcia ładunku.

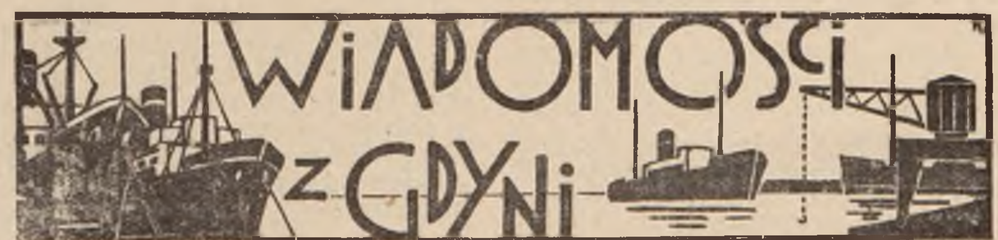
ważniona do tego przez armatora inna osoba (makler, ajent), przyczem załadowca może żądać wystawienia konosamentu w tylu egzemplarzach, ile sobie życzy.[12]) Wszystkie egzemplarze winny posiadać równą treść i datę oraz adnotację, ile egzemplarzy wystawiono. Jeżeli kapitan zażąda, załadowca winien mu wręczyć zwykłą kopję konosamentu, uwierzytelnioną swoim podpisem. Kopja taka (masters copy) ma charakter dokumentu dowodowego, a nie papieru wartościowego, jak oryginalne egzemplarze konosamentu, które mogą być przedmiotem obrotu czyli są „negotiables". Może ona służyć jako dokument dla ułatwienia kapitanowi niektórych manipulacyj przy odprawie statku i ładunku wobec władz celnych i innych. Wystawienie konosamentu może nastąpić nietylko po załadowaniu (bill of lading „Shipped", Abladekonossament), ale także za zgodą załadowcy jeszcze przed załadowaniem ładunku na statek, ale już po przyjęciu ładunku np. do magazynu portowego albo lichtug (bill of lading, „Received for shipment", Übernahmekonossament) — § 642 ust. 1 i 5 Khn.

Kwestje, jakie prawo decyduje o formie, ważności postanowień i wykonaniu konosamentu w przypadku, gdy porty załadowania i przeznaczenia leżą w granicach różnych państw, omawiano już w § 7 niniejszej pracy. Zasadniczo powinno decydować prawo miejsca wystawienia konosamentu, jednakże treść konosamentu, chociażby była ważna z punktu widzenia prawa miejsca wystawienia, nie może się sprzeciwiać przepisom bezwzględnie obowiązującym w miejscu przeznaczenia lub też uznawanym tam dobrym obyczajom. Zwłaszcza co do zgodności klauzul konosamentu z dobremi obyczajami mogą istnieć rozbieżne zapatrywania w portach załadowania i przeznaczenia. Jak w umowie przewozowej tak i w konosamencie strony mogą wyraźnie lub milcząco poddać swój stosunek wzajemny działaniu pewnego określonego prawa. Wtedy o formie, ważności treści i sposobie wykonania konosamentu decyduje wyłącznie prawo umówione.[13])

[12]) Art. 309 Code de commerce wymaga 4 egzemplarzy; w Anglji i w Ameryce Półn. wystawia się zwyczajowo 1 egzemplarz dla kapitana, 1 egzemplarz dla załadowcy i 1 lub kilka egzemplarzy dla odbiorcy.

[13]) Odnośna klauzula w konosamencie drobnicowym przedsiębiorstwa żeglugowego „American Scantic Line" utrzymującego komunikację towarową pomiędzy Polską i Ameryką brzmi: „This shipment is subject to all the therms and provisions of and all the exemptions from liability contained in the act of Congress of the United States approved on the 13 day of February 1893 and entitled „An Act relating to the Navigation of Vessels etc".

Dr. Władysław Sowiński.



UMOWY BRANŻOWE POLSKO-GDAŃSKIE.

W wyniku podpisania w dniu 6 sierpnia przez Rząd Polski i Senat W. M. Gdańska umów o regulacji rynku gdańskiego i o wymianie środków żywnościowych pomiędzy Polską a Gdańskiem, zaistniała konieczność zawarcia umów prywatno - prawnych pomiędzy organizacjami branżowemi polskiemi a takiemiż organizacjami gdańskiemi. Umowy takie zostały już zawarte w odniesieniu do produktów nabiałowych i mięsnych; obecnie są na ukończeniu pertraktacje o umowy, dotyczące jaj i owiec, ziemniaków oraz o wymianę ryb i przetworów rybnych. Warunki tych umów są już prawie ostatecznie uzgodnione pomiędzy obu stronami i spodziewać się należy, że już w najbliższych dniach nastąpi ich podpisanie. Umowa o wymianie ryb i przetworów rybnych ma dla przemysłu i handlu rybnego na wybrzeżu polskiem wielkie znaczenie.

W pertraktacjach przy opracowywaniu tych Izba nasza bierze przez swych przedstawicieli czynny udział.

POSIEDZENIE KOMISJI POROZUMIEWAWCZEJ W SPRAWIE PROGRAMU MIĘDZYNAR. WYKŁADÓW W GDYNI.

Od roku 1932 istnieje przy Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni Komisja porozumiewawcza, złożona z przedstawicieli Izby i przedstawicieli Kolegjum Międzynarodowych Wykładów Akademickich w Gdyni (Rady Instytutu Międzynarodowych Wykładów Nauk Administracyjnych i Gospodarczych). Komisja ta ma na celu opinjowanie programu działu gospodarczego w Kolegjum.

Przed niedawnym czasem odbyło się w lokalu Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni posiedzenie Komisji, w którem z ramienia Kolegjum brali udział b. minister Prof. Hipolit Gliwic, rektor Kolegjum Prof. Dr. Tadeusz Hilarowicz, Prof. Dr. L. W. Biegeleisen, z ra-

mienia Izby wicedyrektor J. Kawczyński i red. Godlewski, a nadto szereg zaproszonych znawców; na posiedzeniu tem omawiano sprawę utworzenia w Gdyni stałego Studjum ekonomiki morskiej jako studjum rocznego, poruszono również sprawę szerszego uwzględnienia w programie wykładów Kolegjum spraw komunikacyjnych.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W LIPCU B. R.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły w ciągu lipca 81.122,5 ton towarów, czyli o 3299,3 ton więcej niż w miesiącu poprzednim. Z ilości tej przypadło na wywóz 60,565,5 ton (o 5.037,5 ton mniej niż w czerwcu), na przywóz 16,281 ton (o 4.846 ton więcej niż w czerwcu) i na przewóz między obcemi portami 4.276 ton (o 3490 2 ton więcej niż w czerwcu). Pozatem statki Polskiego Transatlantyckiego Tow. Okrętowego przewiozły pomiędzy Gdynią a Ameryką i w kierunku odwrotnym 1422 pasażerów i 360 worków poczty.

Z ogólnej ilości przewiezionych towarów na statki Żeglugi Polskiej przypadło 38802 tony, w tem w przewozach linij regularnych — 12440 ton, o 1139 ton mniej niż w miesiącu poprzednim, oraz 26362 ton na przewozy trampami, czyli o 10542 ton więcej niż w czerwcu. Z powyższej ilości przewozów przypadło na wywóz 21.021 ton, na przywóz 13.505 ton i na przewóz między obcemi portami 4276 ton. Przewozy na poszczególnych linjach żeglugi regularnej kształtowały się w sposób następujący: Na linji Rotterdamskiej przewieziono łącznie towarów 4876 ton (o 1024 tony więcej niż w czerwcu) z tego na wywóz przypadło 1475 ton, na przywóz 3202 ton i na przewóz między obcemi portami 199 ton; na linji antwerpijskiej przewieziono 1907 ton towarów (o 341 ton mniej niż w czerwcu), z czego na wywóz przypadło 2308 ton, na przywóz 1175 ton i na przewóz między obcemi portami 424 ton; w przeciwieństwie do poprzednich dwóch linij. przewozy na linji Fińskiej wykazały wzrost o 965 ton, osiągając ogólnej ilości przewozów 3015 ton z czego na wywóz 1185 ton, na przywóz 941 ton i na przewóz między obcemi portami 889 ton. Zaznaczyć przytem wypada, że w przewozach tej linji ostatnia pozycja wykazała najpoważniejszy wzrost — o 741 ton —, gdy przy wywozie zaznaczył się spadek w porównaniu do miesiąca poprzedniego o 408 ton a przy przywozie wzrost o 642 tony.

Na linji Gdynia — Hamburg przewozy spadły zgórą 50%, osiągając ilość 642 ton (w czerwcu 1381 ton) z tego na wywóz przypadło 555 ton, zaś na przywóz tylko 87 ton.

Trampy Żeglugi Polskiej rozwinęły pracę znacznie intensywniejszą. niż w miesiącu czerwcu, wykazując wzrost przewozów, jak wskazano wyżej o 10.542 ton, przyczem co jest zjawiskiem dodatniem; w wywozie poza węglem mamy do zanotowania transport z Gdyni cukru 2826 ton i koksu 1237 ton, zaś w przywozie wzrost o 5400 ton tomasyny; wreszcie zjawiskiem dodatniem w pracy trampów tego towarzystwa jest przewóz między obcemi portami 2764 ton tomasyny.

Statki Polsko — Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego przewiozły pomiędzy Gdynią a Londynem i Hullem ogółem 6690 ton różnych towarów, co w porównaniu do czerwca stanowi spadek przewozów o 1134 ton. Z ogólnej ilości przewozów na wywóz przypadło 4923 t., z czego z Gdvni 2390 ton i z Gdańska 2533 tony, w porównaniu do czerwca wywóz z Gdyni obniżył się o 1153 ton, z Gdańska zaś wzrósł o 945 ton; ogólnie wywóz obniżył się o 208 ton.

Z poszczególnych artykułów wywozu z Gdyni, nastąpił dalszy spadek wywozu bekonów o 143 tony, wzrósł natomiast wywóz szynek w puszkach, osiągając wysokość 121 ton, dalszy spadek wykazał wywóz jaj z 968 ton do 273 ton, również mniej wywieziono masła — w czerwcu 499 ton — w lipcu 275 ton. Z Gdańska wywieziono do Hull i Londynu pokaźną ilość materjałów drzewnych, a mianowicie 2259 ton, co stanowi prawie 85% całego wywozu z Gdańska.

Ilość towarów przywiezionych z portów Londynu i Hull do Gdyni i Gdańska wyniosła 1767 ton (mniej niż w czerwcu o 926 ton) w tem przywieziono z Londynu i Hull do Gdyni 820 ton (484 ton z Hull i 387 ton z Londynu) do Gdańska zaś 897 ton — z Londynu 165 ton, z Hull — 732 ton.

Statki Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego odbyły w ciągu miesiąca lipca 1 podróż do Ameryki i 2 podróże z Ameryki, przyczem w kierunku zachodnim przewieziono 890 ton towarów 413 pasażerów i 173 worków poczty, zaś w kierunku wschodnim przewieziono 1009 pasażerów, 602 ton towarów i 287 worków poczty.

Wyniki te stanowią poważny wzrost w porównaniu do przewozów w mies. czerwcu. Gdy mianowicie w czerwcu przewieziono w obu kierunkach pasażerów 580, to w lipcu ilość pasażerów wzrosła do 1422, czyli prawie trzykrotnie. Ilość przewiezionych towarów wzrosła również w porównaniu do czerwca o 898 ton, ilość przewiezionej poczty utrzymała się prawie na tym samym poziomie, co w czerwcu gdy przewieziono 420 worków w obu kierunkach.

4 statki towarzystwa „Polskarob“ odbyły w miesiącu lipcu ogółem 12 podróży, czyli o jedną podróż mniej niż w czerwcu. W zależności od tego ilość wywiezionego przez te

statki węgla spadła z 36.833 ton w czerwcu do 33731,5 ton w lipcu. Z tej ilości wywieziono do Szwecji 19205 ton (w czerwcu 27.758,3 ton do Norwegji 5882 ton (w czerwcu 3100 ton) i do Belgji 8644 ton (w czerwcu 5978,5 ton.) W miesiącu sprawozdawczym statki „Polskarob“ zawinęły do portów następujących: Stockholm, Västeras, Limhamn, Gefle, Slite, Malmö, Göteborg, Bergen, Antwerpji — (2 razy) Slemmestad i Brugge.

TRUDNOŚCI Z WYŁADUNKIEM TRANSPORTU SOLI POTASOWEJ.

Przed kilkunastu dniami zawinął do Gdyni statek sowiecki „Berezyna“, przywożąc do portu gdyńskiego 4.100 ton soli potasowej przeznaczonej do dalszego transportu do Czechosłowacji. Ładunek ten był ładunkiem całookrętowym luzem. Gdy po przybyciu do portu przystąpiono do wyładunku statku, okazało się że sól potasowa pod wpływem wilgoci stanowiła zwartą twardą masę, dla wydobycia której ze statku koniecznem było zastosować sposoby praktykowane w górnictwie, kilofy, piły i t. p.

Sól wydobywano z wnętrza statku nieraz w wielkich blokach. Przy załadunku do wagonów krytych powstawały również trudności.

W rezultacie wyładunek statku zamiast przewidzianych 4 dni — trwał 14 dni, co oczywiście pociągnęło za sobą poważne koszty. Powstaje obecnie ciekawa kwestja, kto będzie musiał pokryć te straty. Wydaje się oczywistem że towarzystwa transportowe w Gdyni, które przeładunek przyjęły jako za towar luzem, za dokonaną w czasie transportu względnie przy załadunku, przemianę jego w zwartą twardą masę, mają wszelkie podstawy dochodzenia swych pretensji na odbiorcy towaru w Czechosłowacji.

Powstaje również pytanie w jakim stopniu ten ostatni będzie mógł dochodzić swych strat na załadowcy w porcie Leningradzkim. Zależy to oczywiście od ustalenia stanu ładunku w chwili załadowania, a mianowicie w jakim stopniu zawartości wilgoci sól potasowa dostała się już do wnętrza statku. Okoliczność ta oczywiście mogła mieć wpływ decydujący na stwardnienie podczas transportu morskiego.

Jak słychać identyczne trudności już powstawały przez wyładunek soli potasowej w Antwerpji, gdzie trwał on przy jednakowej mniej więcej wadze transportu aż do 16 dni.

TRANSPORTY SOWIECKIE PRZEZ GDYNIĘ.

Do Warszawy przybył z Moskwy p. Ochtin, prezes „Wniesztorg - trans“ centralnej organizacji sowieckiej, która kieruje zagranicznemi transportami importowemi i eksportowemi Sowietów.

Celem przyjazdu prezesa „Wniesztorgtrans“ do Polski jest jak słychać podjęcie rozmów z czynnikami gospodarczemi i rządowemi w Polsce w kwestji kierowania importu sowieckiego przez port w Gdyni.

Sowiecka delegacja gospodarcza, która przed rokiem bawiła w Polsce, zwiedziła dokładnie port gdyński i zapoznała się z jego nowoczesnemi urządzeniami i możliwościami przeładunkowemi.

Otwarcie w porcie gdyńskim strefy wolnocłowej stwarza pod tym względem nowe możliwości dla tranzytu sowieckiego. Zaznaczyć przy tej sposobności należy, że dotychczas transporty sowieckie kierowane były przez Gdynię w rozmiarach skromnych, najżywszy ruch utrzymywany był drogą morską Gdynia — Leningrad. Transporty te jednak nie zaważyły w znaczniejszym stopniu na obrotach portu gdyńskiego. Również i tranzyt sowiecki kolejami polskiemi nietylko że nie wykazał wzrostu, lecz nawet uległ poważnemu zmniejszeniu. Zjawisko to daje się wytłumaczyć faktem obniżenia obrotów towarowych pomiędzy Związkiem Sowietów a zagranicą, jak również i tem, że Sowiety w swej polityce eksportowej dążą do najintensywniejszego wykorzystywania bezpośredniej drogi wodnej.

W związku z temi tendencjami poczyniono w ostatnich czasach znaczne inwestycje i rozszerzono port w Leningradzie.

W dniach najbliższych oczekiwany jest przyjazd p. Ochtina do Gdyni.

STATEK FRANCUSKI „COLOMBIE“ W PORCIE GDYŃSKIM.

W ciągu bieżącego miesiąca dwukrotnie zawijał do portu gdyńskiego 15.000 tonowy luksusowy statek francuskiego towarzystwa okrętowego Compagnie Générale Transatlantique, „Colombie“, podczas swych wycieczkowych rejsów na Bałtyku. „Colombie“ zawijała do Gdyni w drodze powrotnej z Helsinek, przyczem przed przybyciem do Gdyni stawała na redzie przed Sopotami, skąd pasażerowie udawali się na zwiedzenie tej miejscowości i Gdańska. W międzyczasie „Colombie“ płynęła do portu gdyńskiego, zaś jej pasażerowie autocarami z Gdańska wracali na statek, mając przy tej sposobności możność zwiedzać miasto i port w Gdyni.

Poczynione w ten sposób próby dania możności turystom zwiedzenia zajmujących zabytków starożytnego miasta Gdańska i nowoczesnego portu w Gdyni powinne znaleźć szersze zastosowanie w przyszłym sezonie letnim.

Sezon tegoroczny, wyjątkowo obfity w zagraniczne wycieczki morskie na Bałtyku, z których żadna, poza „Columbie“ nie zawinęła do Gdyni uważać niestety należy za stracony.

PRZYWÓZ BAWEŁNY DO PORTU GDYŃSKIEGO ZA CZAS OD 1 SIERPNIA 1933 DO 31 LIPCA 1934 R.

Na sierpień każdego roku przypada początek kampanji bawełnianej, t. zw. że poczynając od tego czasu nadchodzić zaczynają transporty bawełny nowego urodzaju. Ciekawem więc jest już teraz ustalić ilości bawełny, jakie w ciągu tego ubiegłego rocznego okresu przywiezione zostały do Gdyni, tak dla użytku przędzalni polskich jak też i w tranzycie do krajów ościennych.

Podział tych przewozów nie jest jeszcze ostatecznie ustalony, natomiast ilość ogólnego przywozu do Gdyni zostały już dokładnie obliczone, wyniósł on we wskazanym wyżej okresie 85.980.839 kg. w 369.168 belach.

Największa ilość bawełny przypadła na Stany Zjednoczone A. P. mianowicie 68.036.855 kg. następne miejsce zajmuje bawełna egipska — 7993.166 kg, dalej bawełna indyjska 6451.535 kg, mniejszą ilość stanowi próbny transport bawełny turkiestańskiej, mianowicie 2082.665 kg., dalej idzie bawełna z Peru 1.035.680 kg. z Brazylji 223.601 kg., z Persji 70.630 kg., z Kongo 70.402 kg., i wreszcie z Chin 15.297 kg.

CURRENT RATE NA RUDĘ, FOSFORYTY I PIRYTY.

Current rate na rudę, fosforyty i piryty zostały na konferencji między zainteresowanemi związkami ostatecznie ustalone jak następuje:

drobnoziarniste winczą luzem 1,45 zł za 1 t,
gruboziarniste wincza luzem 1,55 zł za 1 t.
drobnoziarniste dźwigiem luzem 1,75 zł za 1 t,
gruboziarniste dźwigiem luzem 1,85 zł za 1 t.

Stawki te weszły w życie z dniem 1 sierpnia 1934 r.

ZAKOŃCZENIE BUDOWY POMOSTU PASAŻERSKIEGO W ORŁOWIE.

Dnia 19 sierpnia br. otwarty został dla ruchu pieszego nowo wybudowany pomost pasażerski w Orłowie. Pomost ten posiada 420 m długości, 6 m szerokości, kilka wnęk o szerokości 12 m i w końcu na przestrzeni 20 m — szerokość 18 m, przy której głębokość wody dochodzi do 4½ m. co pozwoli na zawijanie większych statków pasażerskich w żegludze przybrzeżnej jak „Gdynia“ i „Gdańsk“.

Oficjalne otwarcie pomostu dla ruchu statków odbędzie się dopiero w roku przyszłym, w następnym sezonie letnim.

TWORZENIE SYNDYKATU AKCJONARJUSZÓW ŻYRARDOWA.

Wobec nowych okoliczności, w jakich znalazła się ostatnio sprawa Żyrardowa, zwrócono się ze strony grona akcjonarjuszów Spółki Akcyjnej „Towarzystwo Zakładów Żyrardowskich“ do Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie z prośbą o podjęcie się zorganizowania Syndykatu akcjonarjuszów.

Ze względu na doniosłość sprawy i jej społeczny charakter, Prezydjum Izby postanowiło inicjatywę tę zrealizować.

W związku z tem Izba Przemysłowo-Handlowa w Warszawie wzywa posiadaczów akcyj Towarzystwa Zakładów Żyrardowskich do zgłoszenia swego akcesu do tworzącego się Syndykatu bądź piśmiennie bądź osobiście w Dyrekcji Izby (ul. Czackiego 12), w godzinach od 13 do 15.

Wiadomości z portu gdańskiego

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W LIPCU B. R.

Ogólna ilość towarów, przeładowanych w porcie gdańskim w ciągu lipca wyraziła się liczbą 509.001,1 ton, co w porównaniu do poprzedniego miesiąca stanowi wzrost o blisko 9.000 ton, różnica ta w porównaniu do przeładunków tegoż miesiąca roku zeszłego przedstawia się jednak znacznie korzystniej, a mianowicie o 99.262,7 ton. Z powyższej ilości przeładunku na wwóz przypada 61.549,7 ton, o 22.762,6 ton więcej niż w tym samym miesiącu roku 1933 oraz o 24.507 ton więcej niż w czerwcu br., i na wywóz 447.451,6 ton, o 70.500 ton więcej niż w lipcu 1933 r., natomiast o 16.002 tony mniej niż w miesiącu poprzednim. Wzrost przywozu jest wynikiem, tak jak w miesiącu poprzednim, prawie wyłącznie wzrostu przeładunku fosforytów i rud, których dowieziono znaczniejsze ilości, tak fosforytów przywieziono w lipcu br. 12.395,2 ton, gdy w tym samym miesiącu roku ubiegłego dowozu tego produktu wogóle nie było; rud przywieziono 27.744,2 ton, gdy w roku zeszłym w lipcu przywieziono zaledwie 12.242,1 ton. Pozatem przywieziono większe niż w roku zeszłym ilości nasion — 1.461,8 ton (1.171.3). śledzi solonych — 2.241,6 ton (1.170,8 t.), żelaza surowego 189,8 ton (77,8), stali i żelaza nowego 1.190.5 ton (462,9). Mniejszy był natomiast dowóz kawy 222,8 ton (268,4), kakao — 56,3 ton (220,4 t.), tłuszczów zwierzęcych i olejów 519,2 ton (596,8 t.), melasy — 0 (3.350,3 t.), wełny surowej 13 ton (46,8 t.) Ważniejsze zmiany w wywozie przedstawiają się w sposób następujący: pszenicy wywieziono 23.391,7 ton (5.521,4 t.), jęczmienia 9.741,6 ton (735,9 t.), roślin strączkowych 1.775,6 ton (1.393,5 t.), spadł natomiast wywóz żyta — 10.901 ton (13.923,1 t.) Mąki wywieziono — 6.393,8 ton (332 t.) Dalej zwiększył się wywóz węgla 259.216,2 ton (245.417,9 t.), smarów —

7.577,2 ton (87,6 t.), smarów maszynowych — 1.581,1 ton (0 t.), drzewa tartego — 78.540,2 ton (66.653,3 t.), cukru 703,6 ton (506,3 t.). Zmniejszenie wykazały: bekony — 83,5 ton (151,5 t.), parafina 745,8 ton (1.450,1 t.), makuchy — 285,0 ton (1.896.1 t.) i cynk — 322,1 ton (585,9 t.)

Rezultaty ogólne przeładunku towarów w porcie gdańskim za pierwsze siedem miesięcy roku bieżącego w porównaniu z rokiem zeszłym przedstawiają się w sposób następujący:

W w ó z:

Styczeń — lipiec 1934 r. — 296.867,5 ton
Styczeń — lipiec 1933 r. — 228.738,9 ton
wzrost 68.128,6 ton

W y w ó z :

Styczeń — lipiec 1934 r. — 3.318.284, ton
Styczeń — lipiec 1933 r. — 2.437.876,4 ton
wzrost 880.407,6 ton

Ogólny wzrost obrotów wyniósł więc 948.536,2 ton. Za ten sam okres czasu — t. zn. siedem miesięcy roku bieżącego przeładunek towarów w porcie gdyńskim wzrósł w porównaniu do roku ubiegłego zaledwie o 710 tys. ton. przyczem miesiąc lipiec br. w stosunku do lipca roku ubiegłego wykazał spadek obrotów o więcej niż 18 tys. ton.

TRUDNOŚCI Z MAGAZYNOWANIEM ZBOŻA W PORCIE GDAŃSKIM.

W czasach ostatnich nadchodzić zaczęły do Gdańska tak drogą lądową, jak i drogą wodną znaczne transporty zboża, dla przejściowego przechowania w spichrzach portowych, a następnie dla wywozu drogą morską. Ponieważ w spichrzach znajdowały się znaczne zapasy zboża z urodzaju roku zeszłego zaistniała obawa, że nowe transporty napotkają na wielkie trudności przy wyładunku i dalszem przechowaniu w porcie. W związku z tą sytuacją zanotowano nawet pewien spadek cen na zboże, uważany zresztą jako zjawisko czysto przejściowe przy ogólnie istniejącej tendencji mocnej.

Położenie, jakie się w porcie gdańskim wytworzyło spowodowało ukazanie się następującego komunikatu Izby Handlowej w Gdańsku:

„W ostatnich tygodniach rozpoczął się nadzwyczaj silny dowóz polskiego zboża eksportowego do Gdańska. Wobec tego, że w porcie gdańskim jest jeszcze znaczna ilość zboża ze zbiorów zeszłorocznych, polskie koła eksportowe wyraziły opinję, iż port gdański nie zdoła przeładować nadchodzących w dalszym ciągu transportów zboża polskiego. W związku z tem senat wydał zarządzenie, aby śpichlerze, przeznaczone do składowania pszenicy pochodzenia gdańskiego oddać do dyspozycji eksporterom zboża polskiego. W ten sposób rozszerzono możliwość składowania zboża o 25.000 ton.

Według zdania gdańskiej Izby Handlowej, wystarcza to do zadośćuczynienia najpilniejszym potrzebom polskiego eksportu zboża".

Jednocześnie Rada Portu w Gdańsku podała do wiadomości publicznej, że szereg magazynów portowych, do niej należących, przeznaczonych dla innych towarów, obrócony zostanie na przechowanie zboża, dowożonego do Gdańska z Polski. Ogólna powierzchnia tych magazynów, jak wynika z komunikatu, wynosić ma 18.600 metrów kwadratowych.

Oba te zarządzenia, jak spodziewają się sfery gdańskie, mają zażegnać trudności. powstające w związku ze wzmożonym dowozem zboża z Polski, do czasu, gdy rozpocznie się wywóz zboża Polskiego na rynki zamorskie.

ZMNIEJSZENIE TONAŻU UNIERUCHOMIONEGO W POSZCZEGÓLNYCH KRAJACH.

W portach W. Brytanji i Irlandji tonaż unieruchomiony zmniejszył się do liczby 421 statków o tonażu 1,042,000 t. netto wobec 453 statków z 1,079,000 t. n. unieruchomionych w dniu 1 kwietnia b. r. co stanowi 3,4 proc. zmniejszenia w ciągu kwartału oraz 46,8% w ciągu całego roku. Tempo zmniejszenia się unieruchomionego tonażu jak widać ogromnie osłabło, z czem stoi w związku zapowiedź subwencji rządowej dla trampingu. Zanotować należy że zapowiedź ta wywołać już zdołała ostry protest ze strony armatorów obwodu Liverpool, którzy uważają wyeliminowania od poparcia żeglugi regularnej — za objaw wysoce niezdrowy.

W Niemczech tonaż unieruchomiony na 1 lipca br. liczył już tylko 62 statki z 266.000 t. brutto, wobec 182 statków z 703 031 br. w dniu 1 lipca 1933 r. Można więc uważać że zmniejszenie się stopnia unieruchomienia odbywa się nadal dość szybko.

We Francji tonaż unieruchomiony liczył bez obcych statków, na 15 lipca br. 363 statki z 717 500 t. brutto wobec 867 500 t. brutto tonażu unieruchomionego w dniu 1 marca

r. b. We Francji więc zmniejszanie się unieruchomienia postępowało w ostatnim kwartale nieco szybciej aniżeli w Anglji, jest jeszcze jednak dużo do odrobienia, gdyż tonaż unieruchomiony jest bardzo znaczny w stosunku do wielkości całej floty.

W Italji stosunki przypominają sytuację marynarki niemieckiej: na 1-go kwietna już tonaż unieruchomiony wynosił zaledwie 228 tys. t. br. co stanowi 7% całkowitego tonażu włoskiego.

Nowszych danych urzędowych jeszcze brak. Trzeba jednak mieć na uwadze że już 1 kwietnia 1933 r. tonaż unieruchomiony w Italji wynosił tylko 435 000 t. br., czyli 13% floty.

Naogół, jeśli uwzględnić wpływ sezonu „uruchamiającego", którym jest drugi kwartał, stwierdzić można że jak w Anglji tak też i we Francji nie było dotąd podstaw do optymizmu wobec wymowy liczb statystycznych, notujących stopień unieruchomienia tonażu. Tendencja popierania w obu krajach rozbiórki okrętów, modernizacji okrętów i subwencji za ruch okrętowy, która to tendencja urzędowo została zamanifestowana, a we Francji nawet legalizowana w początkach lipca r. b., jest najzupełniej temi liczbami uzasadniona.

W przeciągu miesiąca lipca 1934 r. przyszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 819 statków o łącznej pojemności 685,120 t. r. n., z czego przyszło 410 statków o łącznej pojemności 339,549 t. r. n., a wyszło 409 statków o pojemności 345,571 t. r. n.

Ruch statków według kolejności państw przedstawiał się następująco:

		ton rej. netto	ilość statków
1.	Szwecja	139.831	219
2.	Polska	97.664	103
3.	Niemcy	87.410	167
4.	Danja	71.250	119
5.	Norwegja	63.837	66
6.	Anglja	56.398	35
7.	St. Zjednoczone Am. Pn.	47.196	15
8.	Włochy	34.261	11
9.	Finlandja	32.273	23
10.	Holandja	15.730	22
12.	Łotwa	11.272	8
12.	Grecja	7.624	3
13.	W. M. Gdańsk	6.622	9
14.	Francja	4.950	4
15.	Jugosławja	3.714	1
16.	Estonja	2.345	9
17.	Z. S. R. R.	1.859	1
18.	Czechosłowacja	884	4

Pierwsze miejsce w ruchu statków zajęła bandera szwedzka, drugie polska, trzecie niemiecka, czwarte duńska, a piąte norweska.

W porównaniu z ubiegłym miesiącem bandera polska zajęła ponownie drugie miejsce, natomiast bandera angielska spadła na szóste miejsce.

Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni wyniósł w lipcu 828,2 t. r. n., średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie wynosił 40, a średni postój statku wyniósł 56,1 godz.

SUBWENCJE W MARYNARCE STANÓW ZJEDNOCZONYCH PRAWDOPODOBNIE ULEGNĄ ZMNIEJSZENIU.

Prezydent Stanów Zjednoczonych polecił generalnemu dyrektorowi poczt przeprowadzić ankietę w sprawie subwencyj pocztowych, przyznanych linjom morskim i lotniczym, łączącym Stany z zagranicą. Ankieta ma być zakończona w 6 miesiącach.

Z innej strony rząd Stanów zapowiedział zmniejszenie subsydjów dla marynarki, w wykonaniu ogólnego planu oszczędności.

Te zarządzenia i zapowiedzi wywołały już duży niepokój w kołach przedsiębiorstw żeglugowych. P. Baker, przewodniczący amerykańskiej assocjacji właścicieli statków morskich oświadczył, iż wszelka redukcja subwencyj doprowadzi linje komunikacji zagranicznej do ruiny.

POMOC RZĄDOWA DLA MARYNARKI BELGIJSKIEJ.

Wyższa rada marynarki belgijskiej zbadała świeżo sprawę poparcia potrzebnego dla marynarki handlowej. Większość członków rady, jak podaje Lloyd Anversois, uważała, iż forma subwencyj byłaby właściwsza od formy pożyczek. Rada przedłoży swe ostateczne wnioski właściwemu ministrowi.

KORZYSTANIE PRZEZ ZWIĄZEK SOWIECKI Z PORTU W KŁAJPEDZIE.

Zgodnie z informacjami rozpowszechnianemi w prasie zagranicznej Rząd Sowiecki zamierza w większym, niż dotąd stopniu korzystać z portu w Kłajpedzie dla tranzytu swych towarów, tak wwozowych, jak i wywozowych. W związku z tem istnieje zamiar oddania do dyspozycji biura Wniesztorgu w Kłajpedzie jednego magazynu tranzytowego. Pozatem mają ulec ożywieniu zakupy sowieckie na Litwie; dotyczyć one mają koni roboczych, cieląt, świń i produktów mięsnych.

ZAGRANICZNE LINJE NIEMIECKIE.

Armatorzy niemieccy w czasach ostatnich przejawiać zaczynają ożywioną inicjatywę w kierunku uruchomienia linji zagranicznych, uważając, że flota handlowa niemiecka nie powinna ograniczać swej działalności jedynie do obsługiwania handlu morskiego z portów niemieckich, lecz musi wziąć udział w

transportach morskich pomiędzy obcemi portami.

W chwili obecnej sygnalizowane jest otwarcie przez Norddeutscher Lloyd miesięcznej komunikacji regularnej pomiędzy portami południowo-amerykańskiemi Buenos-Aires, Rio de Janeiro a portami południowo-afrykańskiemi Cap-Town — do Durban Bay włącznie. Na linji tej kursować będą początkowo dwa statki tego towarzystwa. W miarę rozwoju linji przewidywane jest postawienie dalszych jednostek. To samo towarzystwo uruchamia linję pomiędzy wschodnio-kanadyjskiemi portami a Australją, przyczem statki zawijać mają po drodze do portów Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

WYTĘPIENIE ZŁODZIEJSTWA W GENUI.

Jeszcze w latach 1918—22 Genua cieszyła się opinją jednego z najbardziej złodziejskich portów świata. Obliczono, że w tych czasach Genua kosztowała ze swojemi większemi i drobnemi kradzieżami asekuratorów ładunku okrągło 40 miljonów lirów rocznie. Genua stała na czele czarnej listy portów „delikwenckich", z tytułu czego asekuratorzy pobierali z reguły ¼% dodatkowej premji.

Dziś Genua na skutek systematycznej walki ze złodziejstwem, zmieniła się do niepoznania: kradzieże zdarzają się rzadko i przynoszą znikome straty interesentom portu. Tak, w r. 1933 przy ogólnej wartości importu ok. 15 miljardów lirów, skarg do asekuratorów o kradzieże, łącznie z małemi, wpłynęło 84 na ogólną kwotę 48.850 lirów. W okresie tępienia złodziejstwa działały: portowa milicja oraz specjalne lotne oddziały ludzi odważnych i poświęcających się dla sprawy, którzy działali dla ochrony własności i wzmocnienia praworządności i porządku.

PROPAGANDA JEDNOKOTŁOWEGO STATKU.

Czasopismo angielskie „Fairplay" udzieliło ostatnio swych łamów propagandzie budowy statków jednokotłowych. Koncepcja ta polega na zasadzie dalekoidących oszczędności. Istotnie, nie we wszystkich podróżach frachtowych nieodzowna jest duża szybkość. Tymczasem na mniejszej instalacji kotłowej można oszczędzić i eksploatacyjnie i w kosztach budowy. Idea statku jednokotłowego polega na zachowaniu z typowej instalacji: dwa kotły i kocioł pomocniczy — tylko jednego kotła i kotła pomocniczego, przystosowanego również do dawania pary do wprowadzania statku do portu i t. p. Statek jednokotłowy ma i większą nośność i większą pojemność, wymaga również mniejszych maszyn, co daje w kosztach budowy dużego frachtowca o 7.300 t. dw. nośności oszczędności konstrukcyjnej przeszło 1 Ł na tonie d. w. Statek tego typu, o nowoczesnych linjach kadłuba, zapewniających zmniejszony opór wody, z jednym kotłem może dać szybkość 9 węzłów przy 10 tonowej konsumpcji węgla na dobę, jednocześnie zwiększając nośność do 8.000 t. czyli o całe prawie 10%. Różnica na szybkości nie usprawiedliwia rezygnacji z tak dużych oszczędności, tembardziej, że nadwyżka szybkości nie jest opłacana w rynkowej stawce frachtowej. Możliwe jest, że po budowie powszechnej szybkich trampów 3—4 lata temu, wobec przeciągającego się kryzysu i ostrej konkurencji na morzu stoimy przed możliwościami budowy jednokotłowych statków, oszczędnie spalających węgiel. Starzy armatorzy angielscy twierdzą, że ongi żeglugowcy robili interesy przy pomocy powolnych statków.

Fairplay jednocześnie notuje sprzedaż s/s Cedrus, o nośności 7.850 t. dw., zbudowanego w roku 1928 za 65.000 Ł, we włoskie ręce za 28.000 Ł. w zdewaluowanych funtach. Przykład ten wskazuje, jak nisko się dziś szacuje eksploatacyjna wartość zbudowanego kilka lat temu „nowoczesnego" tonażu. Wymagania oszczędnej eksploatacji statków coraz więcej odbiegają od tych, jakim mogą podołać tak jeszcze niedawno zbudowane okręty. Stąd tendencja do rozbiórki okrętów i do wprowadzania nowych, oszczędnych typów.

PROJEKT DWORCA KOLEJOWO — MORSKIEGO W ALGIERZE.

W ostatnim czasie coraz częściej podnoszą się głosy, wskazujące na Afrykę, jako na naturalną rezerwę dla populacyjnej i ekonomicznej ekspansji europejskiej. W związku z dalej sięgającemi perspektywami stoi również olbrzymi projekt centralnego dworca morskiego i kolejowego w Algierze. Projekt dyrektora portu w Algierze przewiduje stworzenie dworca łączącego w jednym węźle komunikację morską z kolejową i drogową wewnętrzną. Rada municypalna Algieru już uchwaliła partycypować w kosztach budowy dworca w wysokości 35 mil. franków.

ZASTĄPIENIE STAREGO „ORIENTU" NOWYM NA SKUTEK POŻARU.

Wśród statków Finska Syd—Amerika Linien, utrzymującej regularną komunikację pomiędzy Gdynią a portami Ameryki Południowej jeden, mianowicie „Orient", uległ awarji jeszcze w połowie czerwca r. b. Na redzie w Santos (Brazylja) wybuchł na nim pożar i statek po osadzeniu go na mieliźnie uznany został za niezdatny do naprawy. Zbudowany w r. 1906 należał on do starszych okrętów tej linji.

OBOWIĄZEK UBEZPIECZANIA TRANSPORTÓW EKSPORTOWYCH W ZAKŁADACH UBEZPIECZENIOWYCH KRAJOWYCH.

Państwowy Urząd Kontroli Ubezpieczeń powiadomił Państwowy Instytut Eksportowy, że począwszy od dnia 1 września rb. nie będzie tolerowane ubezpieczanie eksportowanych towarów polskich w zagranicznych zakładach ubezpieczeniowych; dotyczy to przedewszystkiem ubezpieczeń transportowych. Za ubezpieczenie w zakładach zagranicznych, nie posiadających zezwolenia na działalność w Polsce, grożą kary przewidziane w art. 100 i 101 Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 26 stycznia 1928 r. o kontroli ubezpieczeń (Dz. U. R. P. Nr. 9 poz. 64) oraz w art. 101 ustawy z dnia 1 lipca 1926 r. o opłatach stemplowych (Dz. U. R. P. Nr. 41 z 1932 r., poz. 413); kary te w myśl pierwszej z wymienionych ustaw wynoszą do 6 miesięcy aresztu i do 10.000 zł grzywny, w drugiej przewidziana jest sankcja skarbowa w postaci 2 proc. opłaty stemplowej od sumy ubezpieczenia. Kary te będą od dnia 1 września rb. stosowane we wszystkich stwierdzonych wypadkach przekroczenia wymienionych przepisów.

Państwowy Instytut Eksportowy w porozumieniu z Państwowym Urzędem Kontroli Ubezp. wyjaśnia obecnie, że zapowiedziane przez ten ostatni Urząd rygorystyczne przestrzeganie powołanych wyżej przepisów w niczem nie będzie utrudniać ani obciążać eksportu. We wszystkich wypadkach uzasadnionych, będzie udzielać zezwoleń na ubezpieczenie w zakładzie zagranicznym komisarz P. U. K. U. w Gdyni p. J. Dereziński (dom „Żeglugi Polskiej"), do którego odpowiednio umotywowane prośby można wnosić również za pośrednictwem P. I. E. W każdym zaś razie będzie firma krajowa wolna od wszelkiej odpowiedzialności, o ile ubezpieczenie transportu zleci maklerowi ubezpieczeniowemu polskiemu. Instytut przypomina równocześnie, że obowiązek ubezpieczania towarów eksportowych w zakładach ubezpieczeniowych krajowych odnosi się również do przesyłek kierowanych przez Gdańsk. O bliższe szczegóły zwracać się mogą zainteresowani do P. I. E. w Warszawie, ul. Elektoralna 2, lub do właściwej Izby Przemysłowo - Handlowej.

SKONTYNGENTOWANIE IMPORTU WĘGLA W HOLANDJI.

W dniu 28 lipca br. ukazało się zarządzenie Ministerstwa Spraw Ekonomicznych, kontyngentujące import do Holandji: węgla, koksu i brykiet węglowych. (poz. hol. statystyki 313, 314 i 315). Okres skontyngentowania 15. 7. 34 — 31. 12. 1934 r. Rok bazowy 1933. Ustawowo przysługuje 50% importu z r. 1933, obliczonych według wagi, a nie wartości.

Skontyngentowanie węgla stanowi dla Polski poważny cios z punktu widzenia eksportu, jak to wynika z poniższych zestawień:

	1931		1932		1933	
	Ton	1000 hfl.	Ton	1000 hfl.	Ton	1000 hfl.
Niemcy	6.123.329	68.977	4.617.758	37.155	3.590.129	25.405
Belgja	462.585	7.615	317.547	4.521	326.017	4.529
Anglja	1.735.477	17.233	1.416.915	11.616	1.307.045	10.163
Francja	11.264	209	15.577	289	3.268	58
Polska	*167.986*	*1.475*	*126.677*	*876*	*118.350*	*735*
Rosja	89	2,5	17.287	284	27.632	415
Razem	8.500.731	95.511	6.713.366	54.749	5.372.461	42.304

W I półroczu ub. r. i b. r. import węgla do Holandji kształtował się, jak następuje:

	1933 r.		1934 r.	
	ton	1000 hfl.	ton	1000 hfl.
Niemcy	1.724.635	12.762	1.806.415	10.706
Belgja	140.345	2.022	192.203	1.811
Anglja	591.972	4.633	674.689	4.660
Polska	*53.141*	*331*	*165.024*	*905*
Rosja	141.771	260	—	—
Ogółem	2.527.510	20.037	2.849.666	18.191

Jak z powyższego wynika, jako rok bazowy wybrano rok największego spadku w imporcie węgla — pierwsza połowa b. r. wykazuje już poważny wagowy wzrost importu w porównaniu do tego okresu roku ub., głównie na korzyść polskiego węgla.

Przysługujący Polsce do końca roku bieżącego kontyngent wynosi zatem 27.121.962 kg wartości według obecnych cen około hfl. 148.500 — a że przypuszczalnie byłaby w stanie w drugiem półroczu wyeksportować do Holandji drugie 165 tysięcy ton, wartości ponad 900 tysięcy florenów, strata z tego tytułu wyniesie w drugiem półroczu około hfl. 757.500 t. j. około 2.685 tysięcy złotych, co w stosunku rocznym daje zł. 5.370.000.

Węgiel bunkrowy powyższem zarządzeniem kontyngentowem nie jest objęty.

Eksport koksu polskiego do Holandji rozpoczął się w r. 1933. Stanowił on:

	1933		I półrocze 1934	
	ton	1000 hfl.	ton	1000 hfl.
koks	1.550	8	—	—

Przysługuje nam zatem od 16. 7. — 31. 12. 1934 r. kontyngent na koks w wysokości 355 ton wartości około hfl. 2.000. Ponieważ brykiet Polska nie eksportowała, kontyngentu na ten artykuł nie posiada.

Skontyngentowanie importu węgla do Holandji było zupełną niespodzianką. Aczkolwiek niejednokrotnie krążyły pogłoski o

tem, iż rząd holenderski nosi się z zamiarem skontyngentowania tego artykułu, Ministerstwo Spraw Ekonomicznych zawsze oświadczało, iż pogłoski te nie są uzasadnione.

Według oficjalnej wersji skontyngentowanie węgla nastąpiło celem ochrony kopalń holenderskich, które ostatnio pracowały z deficytem i musiały zwalniać coraz to większe ilości robotników. Presja na rząd ze strony holenderskich zjednoczonych kopalni węgla była rzekomo tak silna, że rządowi nie pozostawało innego wyjścia.

Faktem jest, że nowe zarządzenie zaledwie nieznacznie dotknie głównego eksportera węgla do Holandji, t. j. Niemcy. Niemcy posiadają z Holandją umowę, zgodnie z którą mają prawo wwieść do Holandji w b. r. przynajmniej taką samą ilość węgla, koksu i brykietów, co w r. 1933. Ogólnie przypuszcza się, że identyczne umowy o charakterze tajnym zawarte są z Anglją i Belgją, coby znaczyło, że nowe zarządzenie dotknie najbardziej Polskę.

W niektórych sferach wyraża się zdanie, że wstrzymanie importu węgla z Polski oddziała pomyślnie na rynek holenderski, ponieważ węgiel polski na tym rynku „psuł ceny".

Nie jest wykluczonem, aczkolwiek o tem oficjalnie się nie mówi, że skontyngentowanie importu węgla ma na celu, w związku z przerwanemi niedawno rokowaniami handlowemi holendersko-angielskiemi, stworzenie nowych możliwości eksportowych dla węgla angielskiego wzamian za pozyskanie w Anglji rozszerzonych rynków zbytu na holenderskie produkty rolne. (P. I. E.)

NOWE PRZEPISY DEWIZOWE W ARGENTYNIE.

Argentyński Urząd Kontroli Dewiz wprowadził nowe utrudnienia przy wydawaniu zezwoleń uprzednich na towary sprowadzane z zagranicy. Powodem wydania tych zarządzeń, według oświadczenia kierownictwa Urzędu, ma być ciężka sytuacja na rynku dewizowym i brak dostatecznej ilości dewiz rozporządzalnych. Zjawisko to jest charakterystyczne dla wszystkich krajów Ameryki Południowej w okresach zmniejszającego się wywozu, które przypadają na drugą połowę każdego roku. Poprawa w wywozie następuje znowu z końcem każdego roku, by pogorszyć się w połowie następnego.

Treść nowych zarządzeń jest następująca: wydawanie zezwoleń uprzednich na zakup dewiz będzie stosowane do tych towarów, które mają przybyć do portu argentyńskiego nie wcześniej, niż przed trzydziestoma dniami od daty wydania zezwolenia uprzedniego i termin tego zezwolenia będzie nie dłuższy niż 120—150 dni od daty jego wydania; w wypadkach wyjątkowych zezwolenie będzie opiewało do 180 dni. Przedłużenia wyekspirowanych zezwoleń nie będą stosowane chyba, że z przyczyn siły wyższej wykorzystanie zezwolenia przez importera było niemożliwe.

Wobec dodatniego dla Argentyny salda obrotów handlowych z Polską, będzie jednak import z Polski traktowany korzystnie o tyle, że w stosunku do Polski zezwolenia będą opiewały w miarę możności do 180 dni.

Nowe zarządzenie spowodowało protesty ze strony organizacyj importerów i Związku Izb Zagranicznych.

Import towarów polskich dozna trudności w wypadkach, gdy polskie firmy z tych lub owych powodów, nie dotrzymały terminów dostaw. Przed wydaniem tego zarządzenia Urząd Kontroli Dewiz prolongował bez specjalnych trudności wyekspirowane zezwolenia uprzednie i w ten sposób sprawa była zazwyczaj załatwiana, importerzy zaś akceptowali przyjęcie spóźnionego towaru. Obecnie sprawa punktualnego zastosowania się do terminów dostawy i terminów zezwolenia będzie odgrywała zasadniczą rolę. Niedotrzymanie tego terminu pozbawi polskiego eksportera możności korzystania z oficjalnego kursu dewiz i w tym wypadku różnica kursowa będzie obciążała polskiego dostawcę z racji jego niepunktualności.

UKŁAD KONTYNGENTOWY POLSKO-FRANCUSKI.

W dniu 10 lipca zawarty został układ, ustalający na trzeci kwartał rb. kontyngenty dla towarów w obrocie polsko-francuskim. Francja przyznała Polsce kontyngenty na: świnie żywe, baraninę, jaja, fasolę, drzewo tarte i ciosane, węgiel, węglan amonu, klej kostny, odzież dla kobiet i dziewczynek, papier niegazetowy, gremplarki i inne maszyny dla przemysłu włókienniczego, naczynia emaljowane, meble gięte i krzesła. Wysokość kontyngentów została w układzie tym ustalona, z wyjątkiem kontyngentów dla węgla dla portów i węglanu amonu. których import nie ulega ograniczeniu.

UKŁAD HANDLOWY POLSKO-GRECKI.

Zawarty ostatnio układ między Polską a Grecją zakończył stan od dłuższego czasu trwający, gdy Poselstwo Greckie w Warszawie odmawiało legalizowania świadectw pochodzenia dla towarów eksportowanych do Grecji, wskutek czego rynek ten był dla eksportu polskiego niedostępny. Obecnie Polska udzieliła Grecji kontyngentów na szereg towarów, wzamian za co Grecja zezwala na import z Polski: węgla, dykt, tkanin wszelkich, przędzy czesankowej, naczyń emaljowanych, maszyn tkackich, parafiny i bydła rzeźnego. Poselstwo Greckie w Warszawie, rozpoczęło z dniem 28 lipca br. legalizację świadectw pochodzenia dla powyżej wyliczo-

nych artykułów do wysokości kontyngentów w arrangement tem ustalonych.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 LIPCA DO 27 SIERPNIA 1934 R.

BELGJA. Rozporządzeniem ministerstwa gospodarki narodowej wprowadzona została reglamentacja importu mąki i krochmalu z kukurydzy (poz. 576).

BOLIWJA. Rozporządzeniem z dnia 5. 1. 1934 r. wprowadził Rząd Boliwijski obowiązek oddawania przez eksporterów części dewiz uzyskanych za sprzedaną zagranicę cynę Centralnemu Bankowi Boliwijskiemu. Część tę ustalono wówczas na 62 proc. o ile eksporterem był przemysłowiec i 70 proc. o ile nim był kupiec, rozporządzeniem zaś z dnia 5. 2. 1934 r. obniżono na 52 proc. i 58 proc. Rozporządzeniem z dn. 25. 5. 1934 r. wprowadził Rząd Boliwijski taki sam obowiązek przy eksporcie szeregu innych rud metali (miedzi, srebra, ołowiu, cynku, antymonu, bizmutu, wolframu itp.) oraz kory drzewnej, chinowej, kawy, kakao, skór surowych i wełny i ustalił procentowo ilość dewiz, które mają być oddawane, dla każdego z tych artykułów.

BRAZYLJA. W myśl dekretu z dnia 20. 6. 1934 r. mogą wszystkie towary w urzędowej statystyce osobno niewymienione, z wyjątkiem złota i starych metali, być wywożone bez zezwolenia, a uzyskane za nie dewizy sprzedawane na wolnym rynku. Inne towary mogą korzystać z tych samych przywilejów na podstawie specjalnego pozwolenia.

CHINY. Przedłużona została do dnia 31 lipca 1935 r. obowiązująca opłata importowa od wszystkich towarów w wysokości 5 proc. ad valorem.

W dniu 4 lipca br. weszła w życie nowa taryfa celna (patrz w tekście).

CYPR. Dekretem z dnia 16 czerwca 1934 r. wprowadzona została reglamentacja importu materjałów włókienniczych. Z dniem 29 maja 1934 r. podwyższone zostało cło na pszenicę i mąkę pszenną z 2 Ł 9 szyl. 6 pensów na 3 Ł od tony.

CZECHOSŁOWACJA. Rozporządzeniem z dnia 28. 7. 34 wciągnięto na listę towarów podlegających reglamentacji importu pęcherze i jelita, świeże, solone, suszone (poz. 86 tar. celnej czechosł.)

Z dniem 16. 7. 1934 r. przydział dewiz na import surowców włókienniczych będzie miał miejsce jedynie o ile do podania dołączony zostanie odpowiednio wypełniony kwestjonarjusz.

Z ważnością od 28. 7. 1934 zaszeregowany został do systemu pozwoleniowego przywóz następujących artykułów: poz. 86 pęcherze i jelita, świeże, solone lub suszone (bez opłaty).

W związku z utworzeniem monopolu zbożowego Ministerstwo Handlu ogłosiło z ważnością od 28. 7. 1934 r., że pozwoleń przywozu wzgl. wywozu na niżej wymienone artykuły udzielać będzie jedynie Czechosłowackiej Spółce Zbożowej wzgl. osobom przez powyższą Spółkę do tego upoważnionym.

poz. 23	pszenica (1 proc.),
poz. 24	żyto (1 proc.),
poz. 25	jęczmień (1 proc.),
poz. 26	owies (1 proc.),
poz. 27	kukurydza (1 proc.),
ex poz. 33	mąka i wyroby młynarskie ze zbóż poz. 23 do 27 (1 proc.),
ex poz. 33 i ex 653	śruty wszelkiego rodzaju (1 proc.),
poz. 563 a.	makuchy, także mielone (1 proc.),
ex poz. 563 b.	otręby wszelkiego rodzaju, wyługowane wysłodki buraczane suszone (1 proc.)

ESTONJA. W związku z zawarciem traktatu z W. Brytanją obniżono stawki celne na szereg towarów; powyższą zniżką objęte zostało około 40 pozycyj, taryfy celnej estońskiej; z ważniejszych wyliczyć należy sól stołową 0,03 kr. (dot. 0,04); płyty fotograficzne 0,50 (1); węgiel kamienny — 0,0025 kr. (0,01 wzgl. 0,0025); koks — b. cła (0,02 wzgl. 0,005); lakiery — 1,50 (2,—); blachę cynkową do 1 mm. grubości — 0,03 (0,08) — powyżej 1 mm. — 0,02 (0,03); pilniki i raszple — 0,25 kr. 0,35); nici bawełniane na rolkach poniżej Nr. 60 — 1,50 (3 kr.); tkaniny bawełniane bielone, merceryzowane — 3,30 (3,90); ceratę — 1 kr. (1,60) tkaniny ze sztucznego jedwabiu 30 kr. (33) itp.

FINLANDJA. Na mocy rozporządzenia prezydenta, zabroniony został z dnia 5 lipca 1934 r. import następujących towarów: poz. 34 tar. celnej fińskiej kukurydza; poz. 38 wyka, peluszka; poz. 49 wszelka pasza, która zgodnie z rozporządzeniem z dnia 25 stycznia 1934 r. clona jest jak otręby, poz. 69 siano i słoma, makuchy i orzechy ziemne, poz. 71 pasza wszelkiego rodzaju. Cło na żyto w ziarnach i mielone na okres III kwartału rb. pozostaje bez zmiany.

FRANCJA. Zawarta została umowa o wypłatach i clearingu z Rumunją, przewidująca m. in., że jedynie 60 proc. sum wypłaconych we frankach francuskich pozostawać będzie do dyspozycji wierzycieli rumuńskich.

HOLANDJA. Dekretem z dn. 21 lipca 1934 r. podwyższony został podatek kryzysowy od margaryny, który wynosi 0,50 florenów od 1 kg. od 1 gatunku — — 0,40 od II gatunku i od margaryny czystej niemieszanej — 0,56 flor. od 1 kg. Również dekretem z dn. 22 lipca 1934 r. wprowadzony został podatek kryzysowy od wszelkich olejów jadalnych w wysokości 0,24 guldenów od 1 kg. Rząd holenderski postanowił przedłużyć o jeden rok termin skontyngentowania importu makuchów. Jak wiadomo termin ten ustalony był do 1 sierpnia br., przyczem obniżoną została przeciętna importu od 1 lipca 1931 do 30 czerwca 1933 r. ze 100 na 60 proc. Z dn. 1 sierpnia skontyngentowany został na okres trzymiesięczny import zamków; kontyngent wynosi 70 proc. wagi importu w latach 1932—33.

INDJE HOLENDERSKIE. Rozporządzeniem Rządu został, na razie na okres trzymiesięczny, skontyngentowany import ceramicznych artykułów gospodarstwa domowego. Kontyngent ustalono na 100 proc. importu z r. 1933.

ŁOTWA. Ostatnio wydane zarządzenia wyjaśniają, że dopuszczona do wolnego wywozu przez wyjeżdżających zagranicę suma łt. 15 w walucie krajowej lub zagranicznej przysługuje jedynie podróżnym posiadającym paszporty zagraniczne, nie zaś w małym ruchu granicznym. Pozwolenia dewizowe na import towarów, ważne są obecnie 15 dni zamiast 7 dni; również zaświadczenia na ilość posiadanych dewiz przy przyjeździe ważne są do 15 dni i w tym czasie tą samą ilość można wywieść zagranicę. Ponadto ogłoszono, że towary importowane drogą pocztową lub lotniczą mogą o 5 proc. przekraczać ilości dozwolone do przywozu; przy transportach lądowych i morskich granicę przekroczeń stanowi 2 proc.

NIEMCY. Kierownictwo Centrali Dewiz okólnikiem 80/34 zarządziło, że pozwolenia dewizowe ogólne upoważniają jedynie do zapłaty efektywnemi zagranicznemi środkami płatniczemi, nie zaś wekslami lub czekami płatnemi w kraju. Pozwolenia dewizowe specjalne uprawniające do zapłaty wekslami lub czekami płatnemi w kraju nie będą wydawane. Równocześnie zarządzono, że należności obywateli zagranicznych z weksli lub czeków opiewających w markach nie będą jak dotąd, zapisywane na konto wolne lecz na konta zamknięte.

Z dniem 11 lipca wprowadzone zostały postanowienia specjalnie odnoszące się do przydziału dewiz na import kauczuku. Przydział ten będzie mógł w przyszłości mieć miejsce jedynie na podstawie opinji Centrali Kontrolnej dla Kauczuku w Hamburgu która

wnoszone podania odstępować ma jednak właściwym centralom dewizowym; te ostatnie wydawać będą pozwolenia dewizowe specjalne.

Na skutek zawartego z Francją układu regulującego wzajemne wypłaty wynikające z obrotów towarowych wydała Centrala Zaopatrzenia Dewiz nowe odnośne przepisy. Zapłata za towary importowane z Francji następuje jedynie przez wpłatę w markach niemieckich na konto odnośnego eksportera francuskiego w Banku Rzeszy. Przesyłanie weksli i czeków, jak również zapłata w innej walucie, są niedopuszczalne. Zapłata na konto w Banku Rzeszy może mieć miejsce tylko na podstawie pozwolenia niemieckiego urzędu dewizowego, przyczem pozwolenia te należy w każdym poszczególnym przypadku. Tranzakcje kompensacyjne, w których wyrównanie wzajemnych należności następuje w drodze rachunkowej, są dopuszczalne jedynie w wypadkach wyjątkowych.

Przydział dewiz na miesiąc sierpień ustalono na 5 proc. pozwoleń dewizowych zarówno ogólnych, jak i specjalnych.

NOWA FUNLANDJA. Rozporządzeniem z dnia 30 czerwca 1934 r. podwyższone zostało cło na naftę surową, olej kokosowy, gazolinę i smary.

RODEZJA POŁUDNIOWA. Podwyższone zostały cła na koszule, wozy ciężarowe, beczki drewniane próżne, pudełka z tektury itp.

TURCJA. Rozporządzeniem ministerstwa gospodarstwa zniesioną została reglamentacja importu maszyn elektrycznych, do szycia, destylacyjnych itp. poz. 652, 657, 658, 660, 66 taryfy celnej tureckiej.

UNJA POŁUDNIOWO - AFRYKAŃSKA. Wprowadzone zostały zmiany cła i uzupełnienia do taryfy, przyczem podwyższone zostało cło na wozy ciężarowe używane, drut kolczasty, obuwie z płótna żaglowego, dykty.

URUGWAJ. Rozporządzeniem Rządu przepisy dewizowe obowiązujące dotąd zostały z dniem 1 sierpnia 1934 r. nowo unormowane. Eksporterom zezwolono na sprzedaż części dewiz uzysk. za wywiezione zagranicę towary, na wolnym rynku. Natomiast przywóz jakichkolwiek towarów zależny jest od uzyskania zezwolenia (licencji), które będą udzielane w zależności od pochodzenia towaru zgodnie z istniejącemi umowami handlowemi. Importer, który uzyskał zezwolenie na przywóz, musi nabyć dewizy na wolnym rynku; dewizy po kursie oficjalnym przydzielane będą tylko dla pewnych surowców i artykułów niezbędnych.

WĘGRY. Rozporządzenie rządowe Nr. 590 M. E. z r. 1934 wprowadza zakaz przywozu na następujące artykuły:

Poz. węg. tar. celnej	
34	Ryż surowy,
146	Uwaga 3. Ryż nawpół obrobiony do celów polerowania,
ex 160	Proszek mleczny,
ex 313 b)	Naftalina oczyszczona,
507	Tapety papierowe,
525	Wyroby koszykarskie z wikliny,
536	Wyroby koszykarskie z trzciny,
537	Wyroby koszykarskie ze słomy, sitowia, i wszelkich innych materjałów roślinnych,
528	Meble plecione,
727 a) 4	Stal narzędziowa i szlachetna w taśmach walcowanych na zimno,
688	Szkło lane, nie polerowane,
770 d) 1	Folja ołowiana, z wyjątkiem cynowanej, wykrojona lub w inny sposób obrobiona,
771 c) 1	Folja z cyny, oraz ocynowana folja ołowiana,
826	Maszyny narzędziowe do przeróbki żelaza i metali (z wyjątkiem pras, oraz części składowe tychże maszyn,
ex 850	Wszelkie gremple, pierścienie (trawellery),
875	Bicykle z silnikiem,
947	Przybory do palenia tytoniu,
ex 968	Wszelkie odpadki filmowe.

WIELKA BRYTANJA. W związku z zawarciem nowego traktatu z Francją podwyższone zostały stawki celne na przędzę z jedwabiu naturalnego i sztucznego, odpadki z jedwabiu, tkaniny z jedwabiu naturalnego i mieszane.

WŁOCHY. Z dniem 16 lipca 1934 r. weszły w życie zmiany stawek celnych na mięso (poz. 19), płyty fotograficzne (583), preparaty jodowe nieorganiczne (685), kwas cytrynowy, nasiona oleiste (poz. 711) i oleje roślinne (poz. 125).

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

Zmiany rozwojowe polskiego rybołówstwa morskiego

Polskie rybołówstwo morskie wykazuje wielką żywotność rozwojową uwidocznioną na zewnątrz w stale powiększających się połowach, przy równoczesnem pogłębianiu się i ulepszaniu techniki połowu, miejsc połowu, sposobów konserwacji, sprzedaży i przeróbki.

Wystarczy porównać tylko kilka cyfr aby przekonać każdego o wynikach postępu budzącego zainteresowanie nawet u obcych. Jeżeli w roku 1927 łowiono rocznie 1.787.000 kg ryb morskich to w roku 1933 cyfra ta osiągnęła prawie dziesięciokrotne zwiększenie, wynosząc 15.932.000 kg. Jeżeli w roku 1921 zastaliśmy 65 statków motorowych, to w roku 1933 cyfra ta dochodzi do 173 statków. Siła motorów tych statków wynosiła w roku 1921 około 800 HP. a w roku 1933 aż 4.885 HP.

Budowa nowoczesnego portu rybackiego w Gdyni pociąga za sobą rozwój handlu i przemysłu rybnego. Obroty rybą morską w Gdyni licząc własne połowy i import ryb morskich wynosiły: w roku 1930 przed wybudowaniem portu rybackiego i Chłodni Rybnej 323.000 kg. osiągając w roku 1933 niewiarygodną cyfrę siedemdziesięciokrotnego wzrostu w postaci 22.657.000 kg. Placówki handlu i przemysłu rybnego na wybrzeżu wynosiły w r. 1928 szesnaście przedsiębiorstw zatrudniających dwieściedziesięć pracowników a w roku 1933 sześćdziesiątpięć przedsiębiorstw o 1.158 pracownikach. Przemysł wędzarniany na wybrzeżu posiadał w roku 1928 siedemdziesiąt pieców i przerobił 605.000 kg. ryb podczas gdy w roku 1933 było czynnych trzystatrzydzieści pieców które przewędziły 2.751.000 kg ryb morskich.

Polskie rybołówstwo morskie wraz z przemysłem i handlem rybnym na wybrzeżu jest tą dziedziną gospodarczą która nie zna kryzysu i której stały i silny rozwój przypada właśnie od chwili panowania kryzysu w Polsce czyli od roku 1930. Tembardziej więc zasługuje ta dziedzina na specjalną obserwację i pieczę tak ze strony inicjatywy prywatnej jak i czynników rządowych, aby nie zezwolić na zahamowanie naturalnego rozwoju.

Należy stwierdzić, że polskie rybołówstwo morskie wyzyskuje w stu procentach bieżące możliwości rozwojowe, mając na uwadze daleki cel jakim jest konieczność wzięcia dużego udziału w wyżywieniu kraju. Tuż obok rolnictwa staje polskie rybołówstwo morskie w walce o wydobycie środków żywnościowych. A dużo jest jeszcze do zrobienia, jeżeli rok rocznie miljony złotych wydajemy na zakupywanie zagranicą ryb morskich.

Polskie rybołówstwo morskie jest tą dziedziną w której setki i tysiące jednostek znajdzie zatrudnienie.

Zmiany rozwojowe obserwujemy w polskiem rybołówstwie morskiem we wszystkich kierunkach. Zasięg rybołówstwa morskiego z czysto przybrzeżnego wychodzi na pełny Bałtyk i na Morze Północne. Flota rybacka ze słabych łodzi i kutrów przekształca się w nowe własne mocne kutry, w nowoczesne parowce rybackie. Polski rybak będzie zawsze najlepszym nabytkiem naszej floty wojennej i handlowej. Polskie rybołówstwo morskie z form dawnych kiedy to rybak sam jest właścicielem statku przechodzi do form nowoczesnych, gdzie flotylla parowców rybackich należy do towarzystwa o dużych kapitałach.

Rybak polski przywozi dziś do portu ryby oczyszczone, wysortowane, konserwowane na statku lodem zakupionym w swoim porcie rybackim. Rybak polski nie wyjeżdża na połów nie wiedząc tak jak to dawniej bywało — czy znajdzie nabywcę i po jakiej cenie na swoje ryby. Dziś większość rybaków wyjeżdża na zamówienie po uprzedniem uzgodnieniu ceny z odbiorcą towaru, a zjawisko to jest bardzo rzadko obserwowane nawet w zagranicznych portach rybackich o stuletnich tradycjach rozwoju.

Dziś rybacy polscy pracujący ciężko na morzu mają to przeświadczenie że walczy się o zbyt tej ryby w najdalszych miejscowościach kraju i że walczy się o rozbudowę urządzeń portu rybackiego w Gdyni, niewystarczających i nie mogących nadążyć za rozwojem rybołówstwa morskiego. Dziś rybacy polscy marzą o swoim samodzielnym porcie nad pełnym Bałtykiem, wiedząc, że przytułek w porcie handlowym jest już zaciasny.

B. SOTKOWSKI

KRONIKA.

— POŁOWY DORSZY NA GŁĘBI GDAŃSKIEJ odbywają się w zależności od miejsca wolnego w Chłodni Rybnej dla zamrażania tych ryb. W dn. 15. 8. przywieziono do portu rybackiego w Gdyni 15.900 kg dorszy. Ryby te zostały złowione przez dziesięć kutrów gdyńskich w ciągu jednego dnia. Rybacy natychmiast po połowie oczyszczają ryby z wnętrzności co gwarantuje świeżość towaru, który po przybyciu do portu rybackiego w Gdyni oddaje się do zamrożenia w Chłodni Rybnej. Mrożenie odbywa się na wolnem powietrzu w komorach chłodniczych przy temperaturze dwunastu stopni poniżej zera i trwa w zależności dowozu i pory roku od 24 godzin do siedmiu dni. Po zamrożeniu w płaskich skrzynkach otwartych o wadze ryb około 15 kg ułożonych w jednej warstwie, dorszom ucina się głowy i pakuje do skrzyń handlowych. Ryby tak zamrożone mogą pozostać na składzie nawet do dwunastu miesięcy (przy temperaturze osiem stopni poniżej zera).

W dniu 24 sierpnia dowiozły trzy kutry gdyńskie z połowów głębi gdańskiej 6.500 kg dorszy, z czego 4.500 kg oddano do zamrożenia a resztę obrobiono na filety (czyste mięso ryb bez ości). Filety dorszowe będą wysłane na Targi Wschodnie we Lwowie, dla smażarni pokazowej ryb morskich.

— HALA I CHŁODNIA RYBNA ZAMAŁA DLA OBSŁUGI POLSKIEGO RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO ponieważ pomieszczenia chłodnicze oddane częściowo dla śledzi solonych nie wystarczają dla zamrażania ryb złowionych. Powoduje to dalsze bezrobocie wśród rybaków, gdyż tylko raz w tygodniu i to nie wszystkie kutry gdyńskie, mogą wyjeżdżać na połowy masowe dorszy. Łowi się więc tylko bardzo drobne ilości flądер, kwapów i dorszy dla zbytu na rynku gdyńskim i w Gdańsku, a na masowe połowy dorszy wyjeżdżają rybacy w miarę miejsca wolnego w Chłodni. Okazuje się paląca potrzeba uruchomienia specjalnej zamrażalni ryb mogącej obsłużyć bieżące połowy.

— IMPORT ŚLEDZI SOLONYCH PRZEZ GDYNIĘ wykazuje postęp w stosunku do tego samego okresu roku poprzedniego. I tak przez port rybacki w Gdyni przeładowano w okresie od 1. 7. do 18. 8. 1933 r. 6.421 dużych i 4.469 małych przywiezionych przez dziesięć statków z czego sześć statków z Anglji, dwa z Islandji i dwa z polskich połowów na Morzu Północnem. W tym samym czasie roku bieżącego dwanaście statków wyładowało w porcie rybackim w Gdyni 7.384/1 oraz 7.927/2 beczek, z czego 9 statków z Anglji, jeden z Islandji, jeden z Norwegji i jeden z polskich połowów.

Widocznem jest zwiększenie się w roku bieżącym importu śledzi z Anglji, co idzie po linji naszej polityki gospodarczej z Wielką Brytanją, przy równoczesnym spadku importu śledzi z Islandji, co jest wynikiem założonego tam monopolu eksporterów śledzi solonych.

W tych samych okresach wysłano z portu rybackiego w roku 1933 trzydzieści cztery wagonów ze śledziami solonemi, podczas gdy w roku bieżącym ilość wysłanych wagonów podniosła się do siedemdziesięciu trzech.

— ZATARG POLSKICH IMPORTERÓW ŚLEDZI ISLANDZKICH W GDYNI z dostawcami śledzi solonych z Islandji, którzy po utworzeniu się monopolu w Islandji nie chcą wywiązać się z zawartych kontraktów, znajdzie rozwiązanie już w najbliższym czasie. O ile okaże się, że importerzy w Gdyni będą narażeni wskutek zerwania kontraktów na poważne straty to dochodzić będą swych praw drogą sądową. I tak w porcie rybackim w Gdyni, komornik sądowy zajął już partję pięciuset dużych beczek śledzi należących do zagranicznego dostawcy śledzi islandzkich. Nie jest również wykluczonem, że zostanie cofnięte cło ulgowe dla śledzi islandzkich, aż do czasu załat-

wienia tego zatargu, czyli do wywiązania się eksporterów w Islandji z zawartych kontraktów.

W ten sposób zatarg islandzki znajdzie swe szybkie zakończenie, dając nauczkę Islandji (sto tysięcy mieszkańców), że bezkarnie nie można narażać na straty polskich odbiorców, obywateli 33 miljonowego państwa. Zresztą rynek Islandji, dokąd prawie nic nie eksportujemy nie może stanowić dla Polski objektu poważnego zainteresowania.

— **ŚLEDZIE SOLONE Z POLSKICH POŁOWÓW NA MORZU PÓŁNOCNEM** nadchodzą już do portu rybackiego w Gdyni. Obecnie czynnem jest w połowach jedyne jedno przedsiębiorstwo „Mewa“ posiadające Komisarza Rządowego dla kontroli. Pierwsze śledzie z nowych połowów nadeszły do Gdyni w dniu 17 sierpnia statkiem polskiej linji „Chorzów“ w ilości 300/1 oraz 50/2 beczek. Drugi transport wyładowano do magaz. własnego f-y „Mewa“ ze statku „Śląsk“ w dniu 22 sierpnia br. w ilości 442/1 i 390/2. Wszystkie beczki posiadają nalepione kartki kontrolne: „Konsulat polski komisarz rządowy Komandor Podporucznik Kosianowski“. Mimo tej kontroli Ministerstwo Skarbu dopiero po pięciu dniach od nadejścia statku do Gdyni zezwoliło towar ten odprawić celnie. Jak wiadomo Komisarz Rządowy tego przedsiębiorstwa bawi stale w Holandji, co stanowić ma gwarancję, że śledzie te są z polskich połowów zwolnionych od cła. Drugie przedsiębiorstwo połowów śledzi na Morzu Północnem „Mopol“ w roku bieżącym zatrzymało połowy, aż do całkowitego wyjaśnienia sytuacji.

— **IMPORT ŚLEDZI SOLONYCH Z ANGLJI W OSTATNIM TYGODNIU** ożywił się znacznie. I tak w dniu 14 bm. statek Liva z portu Peterhead wyładował w porcie rybackim w Gdyni 1.172/1 oraz 566/2 beczek. W dniu 17 bm. s/s Talvadis z Peterhead przywiózł 734/1 i 62/2, a dnia 23 sierpnia statek Boku z Castelbay wyładował 2.511/2 i 597/1. Są to wszystko śledzie szkockie, wysokowartościowe z których większość złożono do komór chłodniczych Hali i Chłodni Rybnej.

— **CENTRALNA KOMISJA PRZYWOZOWA UDZIELIŁA** na bieżące miesiące zezwolenie na przywóz śledzi świeżych w lodzie drogą lądową z Niemiec w ilości 160 ton dla celów przetwórczych przemysłu konserwowego i wędzarnianego na Górnym Śląsku. Firmy te pomijają stale możliwości skierowania tego importu przez port w Gdyni, zasłaniając się niebezpieczeństwem zepsucia towaru w okresie letnim. Tymczasem praktyka życiowa wykazała wielkie dogodności importu śledzi świeżych w lodzie drogą morską przez Gdynię, korzystających z niższego cła. Obecnie nadchodzą do Gdyni stałe transporty drogą morską śledzi świeżych w lodzie dla potrzeb przemysłu rybnego w Gdyni. I tak w dniu 13 sierpnia s/s Tatti przywiózł 30 skrzyń a 50 kg netto śledzi niemieckich z Hamburga. Dnia 17 bm. statek Christian Russ wyładował również 30 skrzyń, a dnia 20 sierpnia statek Samland miał na pokładzie 60 skrzyń śledzi świeżych w lodzie. Wszystkie te transporty nadeszły do Gdyni w bardzo dobrym stanie. Transport z Hamburga do naszego portu trwa niecałe dwie doby (46 godzin), a śledzie mimo upalnych dni nadchodzą w dobrym stanie umożliwiającym nawet dalszą wysyłkę do kraju. Doświadczenia importu śledzi świeżych przez przemysł rybny w Gdyni udowodniły, że droga morska może i powinna być wykorzystana i przez przemysł rybny wewnątrz kraju. Narzekania odbiorców krajowych na psucie się świeżych śledzi w lodzie importowanych przez Gdynię, miało swe uzasadnienie, ale powód psucia się śledzi leżał w niewykupywaniu wagonów, które musiały nieraz kilka dni pozostawać na dworcach, zanim odbiorca zdołał zebrać pieniądze na wykupienie, czy też czekał na obniżenie ceny przez właściciela towaru.

Należy sądzić, że praktyka życiowa spowoduje nasze czynniki do kierowania importu śledzi świeżych w lodzie w najbliższych miesiącach jesieni tylko drogą morską przez Gdynię.

— **PRZEMYSŁ RYBNY W GDYNI ROZWIJA SIĘ** mając ku temu dogodne warunki. W tych dniach rozpoczęto budowę wędzarni o osiemnastu piecach i fabryki konserw rybnych w porcie rybackim w Gdyni. (Firma B. Feingold mająca w Przemyślu Fabrykę Anglo Scott).

Po otrzymaniu miejsca w porcie rybackim przystąpi do budowy wędzarń Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich i Firma Temporyb.

— **SEKCJA PRZEMYSŁU RYBNEGO PRZY ZWIĄZKU FABRYKANTÓW I PRZEMYSŁOWCÓW W GDYNI** wykazuje bardzo ożywioną działalność mającą na celu rozwój przemysłu rybnego na wybrzeżu. Do sekcji tej należy większość wędzarń na wybrzeżu, ponieważ poprzedni Związek wędzarń od szeregu lat jest nieczynnym.

Na ostatniem walnem zebraniu „Sekcji przemysłu rybnego“ w Gdyni założono protest przeciw zamiarom budowy wędzarni przez Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich, obawiając się, że Spółdzielnia Polskiego Zjednoczenia Rybaków Morskich mająca dogodny kredyt w Banku Gospodarstwa Krajowego i mająca dostawę szprotów świeżych w swym ręku, utrudni pracę wszystkiem innem wędzarniom na wybrzeżu ze względu na lepsze warunki konkurencyjności. Jednakże obawy Sekcji przemysłu Rybnego zdają się być nieuzasadnione, ze względu na to, że zawsze warunki współpracy dadzą się ułożyć, a nowa wędzarnia w porcie rybackim w Gdyni, którą zamierza wybudować Pol. Zj. Rybaków Morskich stanie się niezbędną placówką przemysłową. W ostatnich miesiącach nasza flotylla kutrów motorowych zwiększyła się znacznie przez co wzrosną połowy szprotów dla przerobienia których potrzebne są nowe wędzarnie.

— **BARWIENIE LODEM ŚWIEŻYCH RYB MORSKICH** stwierdził Państwowy Urząd Badania Żywności w Gdyni, na polecenie Ministerstwa Opieki Społecznej.

Jak wiadomo Ministerstwo to wydało rozporządzenie o barwieniu lodu sztucznego dla odróżnienia go od lodu naturalnego z rzek i stawów. Drugi już miesiąc życiowej praktyki tego rozporządzenia dowiodło, że nie zawsze można go stosować. Pominąć można fakt, że barwienie lodu sztucznego nie znanem jest w żadnym kraju europejskim i innym częściom świata, pominąć też można rozstrząsania na temat czy możnaby znaleźć inny sposób kontroli sanitarnej lodu naturalnego zbieranego w zimie, jednak nie można przejść do porządku dziennego nad faktem, że to samo Ministerstwo Opieki Społecznej wydało uprzednio rozporządzenie o niebarwieniu ryb morskich. Obecnie zaś wydając rozporządzenie o barwieniu lodu umożliwia się barwienie ryb morskich obłożonych dla konserwacji lodem, co jest sprzecznem z poprzednio wydanem rozporządzeniem.

Badania przeprowadzone przez Państwowy Urząd Badania Żywności w Gdyni, przyspieszą zapewne natychmiastowe wycofanie rozporządzenia o barwieniu lodu używanego dla celów konserwacji świeżych ryb morskich z połowów naszych rybaków.

— **PIERWSZA W POLSCE SMAŻARNIA RYB MORSKICH** uruchomiona w porcie rybackim w Gdyni zakończyła swój krótki — bo półtoramiesięczny żywot. Nie mniej jednak zwróciła ona uwagę przemysłowcom rybnym w Gdyni na ten ciekawy dział pracy i już w nowobudowanych wędzarniach czy fabrykach rybnych przewiduje się wszędzie specjalne miejsca na smażarnie. Oprócz tego opracowuje się specjalny typ pieców smażarniczych dla użytku armji, szpitali itp. dostosowany do warunków polskich. Po szczęśliwem rozwiązaniu tego problemu (obecnie w wojsku niema kuchen dostosowanych do smażenia ryb morskich) propaganda spożycia ryb morskich pójdzie szybko naprzód.

— **RUMUNJA INTERESUJE SIĘ PORTEM RYBACKIM W GDYNI,** skąd odchodzą tranzytem importowane śledzie solone. Podczas ostatniej wizyty Wicem. Roln. Rumunji, zainteresowane sfery rumuńskie zwiedzały port rybacki w Gdyni i warunkami tranzytu dla śledzi solonych. Pana Wicem. interesowały zwłaszcza rezultaty prac Morskiego Instytutu Rybackiego.

Dotychczasowe stosunki handlowe z Rumunją mogłyby rozwinąć się, gdyby ustały ograniczenia dewizowe, co zwłaszcza w handlu śledziowym ma decydujące znaczenie.

— **POLACY Z AMERYKI NAWIĄZUJĄ BEZPOŚREDNI KONTAKT Z GDYNIĄ.** W roku ubiegłym wysłano z portu rybackiego w Gdyni próbną partję małych beczółek ze śledziami solonemi do New Yorku. Był to tak zwany reeksport towaru importowanego do Gdyni i tu przerobionych. Rezultat okazał się zadawalniający, gdyż śledzie te znalazły chętnych odbiorców w naszej Polonji za oceanem. W dniu 24 bm. przybyli kupcy polscy z New Yorku celem zapoznania się na miejscu w porcie rybackim w Gdyni z możliwościami dalszej współpracy.

— **WOJEWÓDZKI KOMITET POMOCY POWODZIANOM** odmówił przyjęcia siedemnastu wagonów śledzi solonych, zepsutych nadających się na nawóz, a zaofiarowanych przez Urząd Celny w Gdyni gdyńskiemu komitetowi. Ta niezrozumiała decyzja komitetu krakowskiego jest tembardziej zagadkową, że tereny powodziowe wymagają użyznienia i ten podarunek z polskiego portu zapewne przydałby się bardzo.

— **ROKOWANIA BRANŻOWE POLSKO-GDAŃSKIE W DZIEDZINIE WYMIANY** produktów i przetworów z ryb morskich, toczyły się w dniach 20 i 21 sierpnia w Sopotach. Na posiedzeniach tych uzgodniono sporne kwestje tak, że zakończenie i podpisanie umowy branżowej oczekiwane jest w najbliższym tygodniu.

KUPUJ
WYROBY KRAJOWE

Pamiętaj, że każdy grosz wydany na towar zagraniczny, pogłębia — kryzys, zwiększa bezrobocie! —

Wszelkich informacyj dotyczących krajowych źródeł zakupu udziela odwrotnie:

Izba Przem.-Handlowa w Gdyni

Firmy portowe,
upoważnione do załatwiania formalności celnych w porcie gdyńskim

1. American Scantic Line, Gdynia-Port, tel. 1731, 1732.
2. Chłodnia i Składy Portowe, Gdynia-Port, tel. 2917—1579—1578.
3. Ekspedblok Dom Ekspedycyjno-Transportowy, Gdynia, ul. Świętojańska, dom Łończuka, tel. 1262. (Centrala Warszawa).
4. C. Hartwig, Gdynia, ul. Portowa, tel. 2911. (Centrala Poznań).
5. Juljusz Hermann i Spółka, tel. 1258. (Centrala Warszawa).
6. B. Henner i E. Hermann, Gdynia, ul. 10 Lutego 21, tel. 26-37.
7. Minkiewicz Tadeusz, Dom Handlowo-Ekspedycyjny, Gdynia.
8. Ludwik Modelski — Gdynia, Starowiejska 9.
9. „Pantarei“, Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe, Sp. Akc., Gdynia-Port, tel. 2977—1638—1679—1689.
10. Polskarob, Gdynia, ul. Świętojańska.
11. Polski Lloyd, Sp. Akc. Gdynia, ul. Świętojańska, tel. 1432. (Centrala (Warszawa).
12. „Przewóz“ Sp. z o. o. Gdynia, ul. Portowa, tel. 13-87, 23-88.
13. Północne Towarzystwo Transportowe i Ekspedycyjne Sp. Akc., Gdynia-Port, tel. 1261. (Centrala Warszawa).
14. Schenker i Spółka — Międzynarodowe Transporty, Gdynia, ulica Starowiejska, tel. 2924. (Centrala Warszawa).
15. Izaak Sztejn, Dom Handl.-Ekspedycyjny (Centrala w Białymstoku) Gdynia.
16. „Warta“, Tow. Ekspedycyjne, Sp. z ogr. odp. Gdynia-Port, tel. 1931—2760.
17. Składy Towarowe „Warrant“ Sp. Akc. Gdynia, ul. Portowa.
18. Warsz. Tow. Transportowe — ul. Świętojańska, tel. 2946—1344—2850.
19. Józef Wisławski, Gdynia, Świętojańska 110.

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów - Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Kotka piątek	Helsingfors sobota
Capella	28. 8.	1. 9.	5. 9.	—	8. 9.
Cieszyn	4. 9.	8. 9.	12. 9.	—	15. 9.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Rauma — Mantyluoto — Kristinestad — Wasa — Jacobstad — Ixpila — Uleaborg — Kemi,

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Nordland — z Gdyni 28/29. 8. s/s Annelise — z Gdyni 6/7. 9.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 26/27. 8. s/s Tiber — z Gdyni 9/10. 9.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Minos	27. 8.	1. 9.	29. 8.
Irene	3. 9.	8. 9.	5. 9.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 29/30. 8. s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 6/7. 9.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu i Karlskrony.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 1. 9.

Do Helsingborg — Malmö

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 29. 8.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 4/5. 9. s/s Erna — z Gdyni 18/19. 9.

Do Visby

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 1. 9. s/s Marieholm — z Gdyni 17. 9.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 5. 9.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm z Gdyni 1. 9.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Neptun — z Gdańska 25. 8.

s/s Minos — z Gdańska 1. 9.

Do Hamburga (Hamburg)

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Gdyni 1. 9.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Lothar	28. 8.	1. 9.
Rudolf	1. 9.	4. 9.
E. Russ	4. 9.	8. 9.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 11. 9.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Boer — z Gdyni 31. 8. — z Gdańska 30. 8.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdyni 31. 8. — z Gdańska 30. 8.
s/s Jaederen — z Gdyni 17. 9. — z Gdańska 15. 9.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Bella — z Gdyni 31. 8.
s/s Taeran — z Gdyni 7. 9.

s/s Chorzów — z Gdyni 28. 8. — z Gdańska 31. 8.
s/s Śląsk — z Gdyni 4. 9. — z Gdańska 7. 9.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich

Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Butt	27. 8.	29. 8.
Fortuna	30. 8.	1. 9.
Elin	3. 9.	5. 9.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenis. Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s	Odjazdy—Sailings Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Irisen	28. 8.	31. 8.	7. 9.
Śląsk	4. 9.	7. 9.	14. 9.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 27. 8. — z Gdańska 29. 8. s/s Condor — z Gdyni 6. 9. — z Gdańska 8. 9.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Merope — z Gdyni 28/29 8. s/s Theseus — z Gdyni 4/5. 9.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 28. 8. — z Gdyni 30. 8.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 4. 9. — z Gdyni 6. 9.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 29. 8. — z Gdyni 30. 8.
s/s Lwów — z Gdańska 5. 9. — z Gdyni 6. 9.

Do Leith — Grangemouth

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Hague — z Gdyni 31/8.—1/9. s/s Majorka — z Gdyni 7/8. 9.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre – La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 26/27. 8. s/s Tiber — 9/10. 9.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Melilla — z Gdyni 28. 8. s/s Lisboa — z Gdyni 15. 9.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Polska Agencja Morska

s/s Alfa — z Gdyni 28. 8. — z Gdańska 30. 8.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Melilla — z Gdyni 28. 8. s/s Lisboa — z Gdyni 15. 9.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Mansuria — z Gdyni 27/28. 8. s/s Palermo — z Gdyni 25. 9.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ebro — z Gdyni — 20/21. 9.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Gotland — z Gdyni 8. 9. m/s Nordland — z Gdyni 24. 9.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanstates — z Gdyni 2. 9. s/s Scanyork — z Gdyni 9. 9.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 5. 9.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s San Francisco — z Gdyni 16. 9.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Helacles — z Gdańska 7. 9. — z Gdyni 5. 9.
s/s Equator — z Gdańska 20. 9. — z Gdyni 22. 9.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)
Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Bagdad — 25. 8. s/s Dardanus — z Gdyni 15. 9.

Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Madras, Calentta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Tiradentes — z Gdyni 4. 9. s/s Ceylon — z Gdyni 25. 9.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanyork — 16. 8.		s/s Scanyork — 29. 8.
s/s Scanmail — 23. 8.		s/s Scanmail — 5. 9.
s/s Cliffwood — 13. 9.		s/s Cliffwood — 26. 9.

Linja Gdynia—Ameryka
(Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko — 6. 9.	s/s Kościuszko — 18. 9.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Kościuszko — 8. 9.	s/s Kościuszko — 18. 9.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Śląsk	21. 8.	25. 8.	29. 8.	—	1. 9.
s/s Capella	28. 9.	1. 9.	5. 9.	—	6. 9.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Lothar	25. 8.	28. 8.	1. 9.
Rudolf	29. 8.	1. 9.	4. 9.
E. Russ	1. 9.	4. 9.	8. 9.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	8. 9.	11. 9.	15. 9.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Chorzów — 25. 8.
z Rotterdamu — s/s Cieszyn — 1. 9.
z Rotterdamu — s/s Bella — 27. 8.
z Rotterdamu — s/s Taernan — 3. 9

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Elin	28. 8.	3. 9.	5. 9.
Condor	1. 9.	6. 9.	8. 9.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Cieszyn 30. 8.
z Antwerpji — s/s Irisen 7. 9.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — s/s Butt 8. 9. — w Gdyni 17. 9.
z Antwerpji — s/e Condor 30. 8. — w Gdyni 6. 9.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Neptun	6. 9.	10. 9.	12. 9.	15. 9.
Irene	30. 8.	3. 9.	5. 9.	8. 9.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lech	23. 8.	26. 8.	28. 8.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	30. 8.	2. 9.	4. 9.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lublin	23. 8.	26. 8.	29. 8.
s/s Lwów	30. 8.	2. 9.	6. 9.

Porty Golfu — Gdynia

Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi				Przyjazd
	Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdańsk/Gdynia
m/s Lagaholm		8. 8.	15. 8.	21. 8.	15. 9.
m/s America		1. 8.	25. 8.	—	24. 9.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania kawy

	Termin wyjścia	Przyjazd	
	Santos	Gdynia	Gdańsk
s/s Equator	24. 7.	27. 8.	29. 8.
s/s Atlanta	9. 8.	12. 9.	14. 9.

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	Termin wyjścia							Przypuszczalny termin nadejścia
	Pireus	Istanbul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Gdynia—Gdańsk
m/s Nordland	22. 8.	12. 8.	22. 8.		26. 8.	5—8.	8.	16. 9.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — wychodzi z Casablanca 20/25. 8. — oczekiwany z Gdyni 12. 9.

ADAM TOMASZEWSKI

NOWOCZESNA ORGANIZACJA
URZĄDZEŃ BIUROWYCH

GDYNIA
ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA
(W domu gdzie Izba Przemysłowo - Handlowa)

KONTA BANKOWE: KOMUN. KASA OSZCZĘDNOŚCI GDYNIA — — — — P. K. O. POZNAŃ NR. 212.758

TELEFON NR. 1055

Hurtowy i detaliczny skład papieru, materjałów piśmiennych i artykułów biurowych.

Księgowość przebitkowa.

Powiększywszy zakres działania, zaopatrzyłem skład swój w duży wybór towaru.

Dostawy do urzędów i biur po niskich cenach.

Korzystne źródło zakupu dla odsprzedawców.

Leonard Hybichow

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca od wagi, miary i ilości towarów. Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA-PORT — Telefon 15-24

Feliks Guziewicz

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów, Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — Tel. 10-25

TOWARZYSTWO SPEDYCYJNE

J. H. BACHMANN

Sp. z o. p.

Starowiejska 26 **GDYNIA** Telefony: 16-93, 16-94

Spedycja lądowa i morska — Specjalność: Przeładunek bawełny

Pacoszyński M.

przysięgły rewizor ksiąg handlowych na obwód Izby Przemysł.-Handlowej w Gdyni, – biegły sądowy w sprawach handlowych i sprawach księgowości spółek akcyjnych oraz instytucyj bankowych.

(Accountant — Expert-Comptable — beeid. Bücher-Revisor)

Biuro buchalteryjno-rewizyjne i organizacyjne

w GDYNI – ul. Antoniego Abrahama 9 – Telefon Nr. 1294

Organizacja księgowości w przedsiębiorstwach wszelkiego rodzaju
Nadzór nad księgowością
Sporządzanie i analiza bilansów
Potwierdzanie bilansów
Opracowywanie sprawozdań rocznych
Reorganizacla i racjonalizacja księgowości
Prowadzenie ksiąg w abonamencie

Sprawy podatkowe. Księgowość przebitkowa i maszynowa. Prospekty bezpłatnie

TREŚĆ

Polska Żegluga Rzeczna „VISTULA" Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością.

Oddział w Gdyni — ul. Rybacka tel. 1084 i 1085

Regularna komunikacja towarowo - pasażerska

Gdynia — Tczew — Warszawa

Odjazd z Gdyni codziennie s/s „Carmen" o godz. 18-tej. — Komfortowe urządzenia i bufet na statkach gwarantują pasażerom wygodne odbycie podróży.

Normalne: I. kl. 24,— II. kl. 18,— III. kl 12,— złotych
Powrotne: I. kl. 32.— II. kl. 24,— III. kl. 16,— złotych

Dla zbiorowych wycieczek zniżki.

Przewóz towarów masowych i drobnicy w ruchu pośp. i holowniczym do 50% taniej niż koleją

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 5 września 1934 r. | NR. 24

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

REWIZJA UMOWY WARSZAWSKIEJ

Polsko-gdańskie układy gospodarcze z dn. 6. VIII 1934 roku.

Podstawą stosunków polsko-gdańskich od chwili ukonstytuowania się Gdańska, jako Wolnego Miasta, stała się t. zw. „Umowa Warszawska", która została podpisana w Warszawie dn. 24 października 1921 r., a która weszła w życie dn. 10 stycznia 1922 r. (Dz. U. R. P. Nr. 16, poz. 139 z 1922 r.).

Umowa ta została zawarta na 10 lat, z tem, że po upływie tego terminu umowa nie wygasa, lecz może ulec zmianie, bądź to w drodze porozumienia się stron, bądź też w drodze procedury ligowej przewidzianej dla sporów polsko-gdańskich.

10 letnie doświadczenie wykazało, że Umowa Warszawska posiada znaczne luki i niedopatrzenia.

Umowa Warszawska (cz. VI) powierzyła — zgodnie zresztą z intencją Konwencji Paryskiej — organizację służby celnej na obszarze Gdańska władzom Wolnego Miasta. Umowa Warszawska nie zastrzegła jednakże Polskiemu Centralnemu Zarządowi Ceł ani wpływu na skład personalny tej jednostki, ani sankcyj dyscyplinarnych w stosunku do tego personelu. Jedynym organem, mającym zapewnić jednolitość stosowania przepisów celnych, byli przydzieleni do gdańskich urzędów polscy inspektorzy celni, których rola została jednak ograniczona do roli obserwatorów, gdyż zadaniem ich było jedynie usterkowanie odpraw celnych, dokonywanych przez celników gdańskich.

Przedstawiony stan rzeczy wkrótce doprowadził do tego, że władze gdańskie, zainteresowane w mniejszym od władz polskich stopniu w rygorystycznem wykonywaniu przepisów celnych — wskutek geopolitycznego położenia Gdańska, — zorjentowane w kierunku wolnohandlowym, zaczęły tolerować szereg odchyleń w interpretacji obowiązujących przepisów. W ten sposób stwarzały one dla portu gdańskiego dodatkowy moment sztucznej atrakcyjności. Takie nastawienie władz gdańskich stało się przyczyną niezliczonych sporów pomiędzy jednostką celną gdańską, a Polskim Centralnym Zarządem Ceł.

Odrębny udział Umowy Warszawskiej (cz. VII) traktuje o zakazach przywozu i wywozu. Dla Polski, jako dla państwa, które nie wprowadziło w żadnej postaci ograniczeń dewizowych, posiada doniosłe znaczenie okoliczność, aby wydane dla ochrony bilansu handlowego zakazy przywozu nie były w żaden sposób obchodzone. Takim sposobem obchodzenia zakazów przywozu stały się w pewnym okresie gdańskie autonomiczne kontyngenty przywozowe, za których pośrednictwem zakazane do przywozu towary — wobec braku między Polską a Gdańskiem granicy gospodarczej — swobodnie przenikały do Polski. Było to również źródłem ustawicznych zatargów polsko — gdańskich.

Władze celne, którym powierzona jest ochrona granic, nie poprzestają na pełnieniu czysto celnych funkcyj, lecz jednocześnie dokonywują szeregu czynności w interesie innych działów administracji państwowej (np. stosowanie przepisów weterynaryjnych, sanitarnych itp.). Otóż i na tem tle pomiędzy Polskim Centralnym Zarządem Ceł, a jednostką celną gdańską istniał szereg nieporozumień

gdyż władze gdańskie, zasłaniając się swemi odmiennemi przepisami, odmawiały przy dokonywaniu odpraw celnych stosowania polskich przepisów. Na tle tych przedstawionych w ogólnych zarysach głównych brakach Umowy Warszawskiej pomiędzy Polską a Gdańskiem powstał szereg spornych kwestyj, które były rozpatrywane przez kompetentne organa międzynarodowe. Ponieważ jednak spory te wskutek metod stosowanych przez wymienione organa — ciągnęły się latami, a życie postępowało prędzej niż procedura ligowa, zarówno Gdańsk jak i Polska, nie mogąc doczekać się rozstrzygnięcia przez instytucję genewską wszystkich tych spornych kwestyj, jęły się chwytać różnych zarządzeń administracyjnych, które w wyniku doprowadziły do tego, że — mimo istnienia jednego obszaru celnego — pomiędzy Polską a Gdańskiem zaczęła się tworzyć barjera, krępująca wolny obrót towarów zarówno w jednym, jak i w drugim kierunku i będąca zaprzeczeniem samej istoty Wolnego Miasta Gdańska pomyślanego, jako część polskiego obszaru gospodarczego.

W tym krytycznym momencie Polska i Gdańsk, nie czekając rozstrzygnięcia swych wniosków w sprawie zmiany postanowień Umowy Warszawskiej, postanowiły dokonać tej rewizji w drodze bezpośredniego porozumienia, tak, jak równo rok temu w drodze takiego porozumienia został zawarty układ w sprawie korzystania przez Polskę z portu gdańskiego. Rozpoczęto rokowania. które po półrocznych wysiłkach doprowadziły do podpisania w dn. 6 sierpnia br. sześciu układów wraz z protokółami dodatkowemi i szeregiem not uzupełniających.

Układy te są następujące:

1). Układ w sprawie uregulowania niektórych kwestyj celnych,
2). Układ w sprawie udziału Gdańska w kontyngentach przywozowych,
3). Układ w sprawach weterynaryjnych,
4). Układ w sprawie ochrony roślin,
5). Układ w sprawie nadzoru nad artykułami żywności,
6). Układ o obrocie artykułami rolnictwa, ogrodnictwa i rybołówstwa.

1. Układ w spr. celnych postanawia, że wszelkie zarządzenia Polskiego Centralnego Zarządu Ceł mają być niezwłocznie wykonywane przez jednostkę celną gdańską, niezależnie od tego czy jednostka ta uważa je za zgodne z obowiązującym stanem prawnym, czy też nie. W wypadkach różnicy zdań decydować ma Wysoki Komisarz Ligi Narodów w Gdańsku w drodze skróconej do 37 dni procedury. Jednakowoż wdrożenie tej procedury niema w niczem opóźnić wykonalności zarządzenia. Od rygoru natychmiastowej wykonalności wyłączone są jedynie ściśle wyliczone przywileje Gdańska, gdzie jednak ma zastosowanie skrócona procedura.

Układ zapewnia Centralnemu Zarządowi Ceł wpływ na personalny skład jednostki gdańskiej. Obsadzenie ważniejszych stanowisk odbywać się będzie na przyszłość w porozumieniu z tym Zarządem. Będzie on miał również prawo domagania się usunięcia nielojalnych w stosunku do interesów służby celnej urzędników gdańskiej jednostki celnej postępowania dyscyplinarnego i udziału w dochodzeniu, wszczętem z inicjatywy władz gdańskich. Różnice zdań, wynikające z powyższych uprawnień, będzie rozstrzygać Wysoki Komisarz Ligi Narodów w wymienionym wyżej trybie.

W innych artykułach układu zostały sprecyzowanie uprawnienia polskich inspektorów celnych, omówiona organizacja gdańskiej jednostki, zastrzeżona znajomość przez gdańskich urzędników celnych języka polskiego, uregulowana sprawa kredytów celnych.

Postanowienia tego układu stanowią polepszenie dotychczasowego stanu, przy którym Polska nie miała żadnego wpływu na personalne sprawy jednostki gdańskiej i poza którym wydawane tej jednostce zarządzenia mogły pozostać niewykonane do czasu uprawomocnienia się wyroku w powstałym z tego tytułu sporze.

2). Układ w sprawie korzystania przez Gdańsk z kontyngentów przywozowych ustala nowy porządek w zaopatrywaniu się Gdańska w objęte zakazami przywozu towary zagraniczne. Na mocy układu Gdańsk zrzeka się przysługującego mu dotychczas prawa do autonomicznych kontyngentów przywozowych i godzi się, aby firmy gdańskie uczestniczyły narówni z firmami polskiemi w podziale kontyngentów dokonywanych przez Centralną Komisję Przywozową. Gdańskie sfery gospodarcze będą reprezentowane w Komisji w ten sam sposób, jak polskie organizacje. Wysokość gdańskiego udziału została określona procentowo dla każdej pozycji taryfy celnej, przyczem jednak to procentowe określenie udziału Gdańska nosi charakter gwarancyjny i ma znaleźć zastosowanie jedynie w wypadku nieosiągnięcia porozumienia w łonie Centralnej Komisji Przywozowej na podstawie stosowanych przez nią zasad ogólnych.

Ponadto z uwagi na odmienną strukturę gospodarczą Gdańska zostały mu zapewnione, z uwzględnieniem rzeczywistych potrzeb Gdańska, pewne ilości towarów określone w liczbach stałych.

Tak więc układ przez usunięcie samego objektu sporu, który stanowiły dotychczas autonomiczne gdańskie kontyngenty, jest znacznym krokiem naprzód w kierunku gospodarczego zespolenia Gdańska z Polską, co jak głosi wstępna formuła układu — stanowi dążenie układających się Stron.

3. Układ weterynaryjny reguluje sprawę przywozu artykułów zwierzęcych ze wspólnej zagranicy. Przywóz będzie mógł się odbywać wyłącznie na podstawie polskiego zezwolenia. O ile na podstawie gdańskich przepisów również jest wymagane zezwolenie, dodatkowo będzie musiało być przedstawione zezwolenie władz gdańskich. Pozatem układ precyzuje warunki współpracy weterynaryjnej i znosi potrzebę pozwoleń we wzajemnym obrocie.

4. Na podstawie układu w sprawie ochrony roślin Gdańsk zobowiązał się przejąć polskie przepisy z tego zakresu i stosować je w odniesieniu do przywozu z zagranicy. Obrót między Polską a Gdańskiem ma być traktowany, jak obrót wewnętrzny.

5. W układzie o nadzorze nad artykułami żywności (sanitarnym) Gdańsk zobowiązał się do przyjęcia szeregu przepisów polskich przez co została załatwiona sprawa przywozu tych artykułów z zagranicy.

6. Układ w sprawie obrotu produktami rolnictwa, ogrodnictwa i rybołówstwa reguluje sprawę zaopatrywania Gdańska w te artykuły przez rolnictwo pomorskie. Rolnictwo pomorskie było oddawna nastawione na zbyt swych produktów w Gdańsku. W ostatnich jednak czasach władze gdańskie, pragnąc przyjść z pomocą swemu rolnictwu, które już i przedtem było obciążone wyższemi kosztami produkcji, a które wskutek spowodowanej kryzysem deruty cen znalazło się w specjalnie trudnem położeniu, przystąpiły do reglamentacji obrotu artykulami rolniczemi. Odbilo się to w ujemny sposób na polskich dostawcach. Dostawcy ci bowiem byli niezorganizowani i nietylko, że musieli ponosić skutki ilościowego ograniczenia dowozu artykułów z Polski, lecz ponadto jeszcze nie byli w stanie uzyskać dobrych cen od powołanych do życia przez władze gdańskie organizacyj.

To też układ przedewszystkiem ściśle ustalił zakres produktów, podlegających reglamentacji na obszarze Gdańska, postanawiając, że obrót pomiędzy Polską a Gdańskiem innemi produktami ma być wolny i nieograniczony. W zakresie zaś produktów objętych reglamentacją zostały ustalone wysokości dostaw z Polski. Podziałem tych wysokości ma się zająć specjalnie powołana w tym celu przez Rząd polski Komisja Rozdzielcza, przyczem Gdańsk gwarantuje odbiór ustalonych ilości i właściwą cenę.

Szczegółowe umowy pomiędzy gospodarczemi organizacjami ze strony Polski i Gdańska mają ustalić dalsze warunki tych dostaw przyczem — w razie nieosiągnięcia przez te organizacje porozumienia — sprawa przechodzi na płaszczyznę urzędową i ma być załatwiona pomiędzy Rządem polskim a Senatem gdańskim. Wysokość dostaw została obliczona na podstawie faktycznego przywozu z Polski do Gdańska w ostatnich latach z uwzględnieniem obecnego stanu rynku gdańskiego.

W ten sposób została uregulowana sprawa zaopatrywania przez rolnictwo pomorskie Gdańska w artykuły żywnościowe, przyczem w zakresie dostaw został wyeliminowany moment niepewności i rolnictwu polskiemu zostało zapewnione uzyskanie korzystnej ceny.

Wszystkie wymienione układy zostały zawarte na 2 lata z automatycznem przedłużeniem o dalszy rok, w razie braku wymówienia układu w 6 mies. terminie.

Układy (z wyjątkiem ostatniego) wchodzą w życie z dn. 1 września b. r. przyczem między Polską a Gdańskiem zostaje przywrócony wolny obrot towarów.

Układ w sprawie obrotu produktami rolnictwa, ogrodnictwa i rybołówstwa wchodzi w życie z dn. 10 sierpnia br.

Kompleks układów zawartych z Gdańskiem w dn. 6 sierpnia 1934 r. nie zmienił istoty stosunków polsko-gdańskich. przewidzianej w Konwencji Paryskiej z dn. 9 listopada 1920 r. Układy te całkowicie odpowiadają duchowi i intencjom Konwencji i stanowią powrót do jej zasad nadwerężonych przez niedopatrzenia Umowy Warszawskiej.

Podporządkowanie gdańskiej jednostki celnej Polskiemu Centralnemu Zarządowi Ceł, stanowiące myśl przewodnią układu celnego, zamyka lukę gdańską, która się utworzyła w systemie polskich zarządzeń celnych.

Układ kontyngentowy przywraca pomiędzy Polską a Gdańskiem wolny obrót towarów.

Wreszcie układy weterynaryjny, fitopatologiczny i sanitarny zapewniają Polsce na odcinku gdańskim całkowitą ochronę granicy.

W ten sposób została stworzona — przynajmniej w teorji — podstawa do dalszego normalnego kształtowania się polsko-gdańskich stosunków gospodarczych. Powiadamy — w teorji — gdyż wszelkie najprzemyślniejsze klauzule i najbardziej kazuistycznie sformułowane teksty mijają się z celem, jeżeli nie idzie z niemi w parze dobra wola kontrahentów.

Ponieważ jednak w toku rokowań Polska i Gdańsk dały wyraz woli dalszego współżycia i ponieważ obie strony wykazały zrozumienie dla żywotnych interesów swego partnera, można przypuszczać, że układy z dn. 6 sierpnia będą stanowiły pozytywny i trwały czynnik polskiego życia państwowego.

Eustachy Wołłowicz.

KONOSAMENT W ŚWIETLE OBOWIĄZUJĄCYCH PRZEPISÓW I NOWYCH TENDENCJI ROZWOJOWYCH

II.

Wystawienie konosamentu w granicach państwa polskiego podlega opłacie stemplowej 10 gr. według art. 93, p. a. 94 ustawy z dn. 1. VII. 1926 r. o opłatach stemplowych (Dz. U. R. P. z 1932 r. Nr. 41, p. 412).

Khn przepisuje w § 643, jaką treść powinien konosament posiadać, treść ta jest jednak tylko fakultatywną i odchylenia od niej nie powodują, jak np. braki w ustawowo przepisanej treści weksla, nieważności dokumentu. Według § 643 Khn konosament powinien zawierać: 1) nazwisko kapitana, 2) nazwę i przynależność państwową statku [1]) 3) nazwisko załadowcy, 4) nazwisko odbiorcy, 5) port załadowania, 6) port przeznaczenia albo port, w którym port przeznaczenia ma dopiero być zlecony port d ordres, port of call, (port zlecenia, Orderhafen,) 7) opis załadowanych względnie do przewozu przyjętych ładunków, oznaczenie ich ilości i znaków, 8) postanowienia dotyczące frachtu, 9) miejsce i dzień wystawienia, 10) ilość wystawionych egzemplarzy. Poza swą istotną treścią konosament może zawierać najróżniejsze klauzule.

Odstępowanie wszystkich praw z konosamentu następuje albo przez proste wręczenie go nabywcy albo, jeżeli konosament wystawiony jest na zlecenie, co stanowi regułę przez indos (§ 363 ust. 2 Khn). Wystawca konosamentu imiennego może w stosunku do nabywcy podnosić wszystkie zarzuty, które się odnoszą do osoby nabywcy jego poprzedników oraz treści dokumentu, natomiast wystawca konosamentu na zlecenie tylko te zarzuty, które dotyczą ważności oświadczenia (podpisu) nabywcy na dokumencie oraz treści dokumentu i zarzuty, które wystawcy służą bezpośrednio w stosunku do nabywcy (§§ 363 ust. 2. Khn).

Kapitan obowiązany jest wydać ładunek uprawnionemu odbiorcy, przyczem wystarczy przedłożenie jednego egzemplarza konosamentu (§ 645 Khn). Jeżeli zaś u kapitana statku zgłosi się kilku odbiorców, posiadających każdy po jednym egzemplarzu konosamentu, wtedy może on wydania ładunku odmówić, ładunek w publicznym domu składowym albo innem pewnem miejscu np. magazynie portowym lub u ekspedytora zdeponować. O zdeponowaniu ładunku winien kapitan zgłaszających się po odbiór zawiadomić, podając motywy swego postępowania.

[1]) Reguła: statek winien być wymieniony co jest ważne ze względu na roszczenia w stosunku do armatora, za które odpowiada on statkiem, względnie dla których ustawa przyznaje prawo zastawu na statku

Ustawa wychodzi z tego założenia, że przy konosamencie na zlecenie wystawia się z reguły kilka egzemplarzy konosamentu i normuje stosunek wewnętrzny kilku posiadaczy konosamentu, jak następuje:

Uprawniony posiadacz egzemplarza konosamentu na zlecenie, odebrawszy ładunek, zanim posiadacz innego egzemplarza zgłosił się po odbiór ładunku, wyczerpał tem samem prawo do odbioru ładunku, wynikające z konosamentu. Prawo to przez dokonanie odbioru wygasa wobec posiadaczy innych egzemplarzy. Jest to konsekwencja właściwości konosamentu jako papieru wartościowego, stanowiącego legitymację do jednorazowego odbioru ładunku. Dopóki ładunek nie został jeszcze wydany, to spośród kilku zgłaszających się posiadaczy egzemplarzy konosamentu na zlecenie pierwszeństwo do odbioru ma ten posiadacz egzemplarza konosamentu, który w stosunku do pozostałych posiadaczy jako pierwszy uzyskał egzemplarz konosamentu i tem samem jako pierwszy nabył prawo do odbioru. Decyduje tu więc zasada prior tempore poteior iure (§§ 648, 649 Khn).

Konosament określa stosunek prawny pomiędzy armatorem i odbiorcą. Jego treść jest miarodajną, o ile chodzi o obowiązek wykonania przewozu w stosunku do odbiorcy i dostarczenie mu ładunku (§ 651 Khn).

Odbiorca może otrzymać ładunek tylko za wydaniem przedłożonego przez niego egzemplarza konosamentu. zaopatrzonego w pokwitowanie odbioru (§ 650 Khn).

Dla roszczeń odbiorcy, odnoszących się do ładunku, miarodajna jest pisemna treść konosamentu. Także odpowiedzialność przewoźnika wobec odbiorcy kształtuje się ściśle według pisemnej treści konosamentu (§ 651 Khn). Zobowiązanie wydania ładunku, wynikające z konosamentu jest, jak już zaznaczono, wybitnie skrypturalne (obligatio ex scriptura). Ścisła zależność zobowiązania od pisemnej treści dokumentu istnieje tak dalece, że przewoźnik odpowiada wobec odbiorcy za rodzaj i stan ładunku tak, jak wynika z opisu konosamentu, chociażby nawet w rzeczywistości ładunek nie odpowiadał opisowi.

Jeżeli np. według konosamentu przyjęto na statek w beczkach wino, a w rzeczywistości znajduje się w nich całkiem inny płyn o mniejszej wartości np. ocet, wtedy uprawniony z konosamentu odbiorca winien otrzymać zadeklarowane wino lub odpowiednie odszkodowanie. W tym przypadku je-

dnak przewoźnik płaci tytułem odszkodowania nie całą wartość wina lecz tylko różnicę pomiędzy wartością zadeklarowanego wina i wartością octu. Od tak daleko idącej odpowiedzialności skrypturalnej może się przewoźnik uwolnić przez to, że udowodni, iż mimo staranności porządnego kapitana nie można było zauważyć, że formalna treść konosamentu jest sprzeczna z faktyczną zawartością beczek (§§ 652, 653 Khn). Powyższe zasady dotyczące odpowiedzialności przewoźnika z konosamentu przy przewozie ładunku w zamkniętych naczyniach mają również zastosowanie, gdy ładunek znajduje się w opakowaniu.

Od odpowiedzialności z konosamentu za integralność ładunku może się przewoźnik uwolnić przez umieszczenie specjalnych klauzul w konosamencie. Khn wspomina tylko o kilku tego rodzaju klauzulach, mianowicie: 1) „zawartość nieznana" (§ 654 Khn) [2]), 2) „ilość, miara i waga nieznana" (§§ 655, 656 Khn) [3]), 3) „wolny od odpowiedzialności za połamanie (popękanie)" [4]), „wyciekanie [5]), „uszkodzenie" (§ 657 Khn). Pierwsze dwie klauzule zwalniają od odpowiedzialności za zawartość ładunku w zamkniętych naczyniach lub opakowaniu oraz ilość, miarę i wagę ładunku, trzecia zaś od odpowiedzialności za wyciek, popękanie (połamanie) i uszkodzenie ładunku, ale tylko o tyle, o ile kapitan lub inna osoba pomocnicza przewoźnika (np. członek załogi) nie ponosi winy za szkody w ładunku (§ 657 Khn).

Surowa odpowiedzialność skrypturalna kapitana za ładunek uwydatnia się wtedy, jeżeli kapitan mimo, że uszkodzenie, zły stan i złe opakowanie są widoczne, braków tych w konosamencie nie wymienia. Odpowiada on wtedy za ładunek tak, jakgdyby powyższych braków w ładunku nie było, chociażby nawet konosament zawierał jedną z powyżej wymienionych klauzul. Ustawa wychodzi z założenia, że kapitan nie wymieniając w konosamencie widocznych braków ładunku czyli wystawiając t. zw. czysty konosament (clean bill of lading connaissement net) przyznaje temsamem milcząco, że braków niema. (§ 658 Khn).

W jakiej mierze załadowca dysponować może ładunkiem przed jego odbiorem w porcie przeznaczenia, zwłaszcza gdy ładunek znajduje się jeszcze w drodze i w jaki sposób kapitan winien się zastosować do dyspozycji załadowcy, odnoszących się do ładunku, zależy według § 659 Khn od rodzaju konosamentu. W razie wystawienia konosamentu na zlecenie kapitanowi nie wolno wykonywać zleceń załadowcy co do zwrotu lub też wydania ładunku w porcie przeznaczenia, jak tylko za zwrotem wszystkich wystawionych egzemplarzy konosamentu. Obowiązuje go to także, jeżeli posiadacz jednego egzemplarza konosamentu zażąda wydania ładunku przed nadejściem ładunku do portu przeznaczenia.

Jeżeli kapitan postąpi inaczej, odpowiada wobec uprawnionego odbiorcy zgłaszającego się w porcie przeznaczenia, za szkody i straty, wynikłe ze zwrotu względnie wydania ładunku. Natomiast w przypadku konosamentu imiennego kapitan obowiązany jest zwrócić względnie wydać ładunek także bez przedłożenia konosamentu, jeżeli załadowca i wymieniony w konosamencie odbiorca na zwrot względnie wydanie ładunku się zgodzą. W przypadku jednak, gdy kapitan nie otrzyma wszystkich egzemplarzy konosamentu, służy mu przy wydaniu ładunku prawo żądania kaucji na zabezpieczenie ewentualnych strat, które może ponieść przewoźnik w razie zgłoszenia się posiadacza egzemplarza konosamentu w porcie przeznaczenia (§ 659 Khn).

Zasady powyższe dotyczące zwrotu względnie przedwczesnego wydania ładunku mają także zastosowanie w razie wygaśnięcia lub rozwiązania przez strony umowy o przewóz ładunku przed nadejściem przesyłki do portu przeznaczenia. Wchodzą tu w grę przypadki przewidziane w §§ 660, 628 do 641 Khn, mianowicie katastrofa lub kondemnacja statku, embargo, blokada, wybuch wojny, zakaz eksportu i importu, zajęcie lub zatrzymanie statku podczas wojny, inne zarządzenie władzy wyższej (Verfügung von hoher Hand).

Wystawienie konosamentu, przyjęcie i wydanie ładunku wchodzi w zakres ustawowych pełnomocnictw kapitana. Przy wykonywaniu tych czynności winien on stosować staranność porządnego kapitana statku, odpowiadającego za wszelkie szkody i straty w ładunku, powstałe wskutek uchybień, nie dających się pogodzić z taką starannością (§§ 661, 511, 512, 527, 642 ust. 1 Khn). Obok kapitana odpowiada armator swym majątkiem morskim za wykonanie powyższych obowiązków służbowych kapitana (§ 533 Khn.)

Trasa, którą strony umawiające się ustalają dla przewozu ładunku, może składać się z kilku odcinków, objętych podróżami kilku statków. Zdarza się to wtedy, gdy brak bezpośredniej komunikacji do portu przeznaczenia. Odcinki trasy mogą także leżeć częściowo na morzu, częściowo na lądzie i ewentualnie na drogach śródlądowych.

Potrzeba ułatwienia komunikacji w tych wszystkich przypadkach wytworzyła zwyczajową instytucję prawną, mianowicie konosament bezpośredni (through bill of lading,

[2]) „contents unknown".
[3]) measures, weight, quantity unknown).
[4]) „Breakage".
[5]) „leage".

connaissement direct, polizza di carico per transito, Durchkonossement. Durchfrachtkonossement).

W razie wystawienia konosamentu bezpośredniego współdziała w przewozie ładunku kilku przewoźników. Khn z 1897 r. nie zawiera żadnych postanowień dotyczących tego rodzaju konosamentu, jest on bowiem zjawiskiem nowszych czasów. Ponieważ instytucja ta ma w obrocie morskim coraz szersze zastosowanie, powinna znaleźć ustawowe unormowanie, tembardziej, że w praktyce budzi co do swej konstrukcji i skutków prawnych pewne wątpliwości.

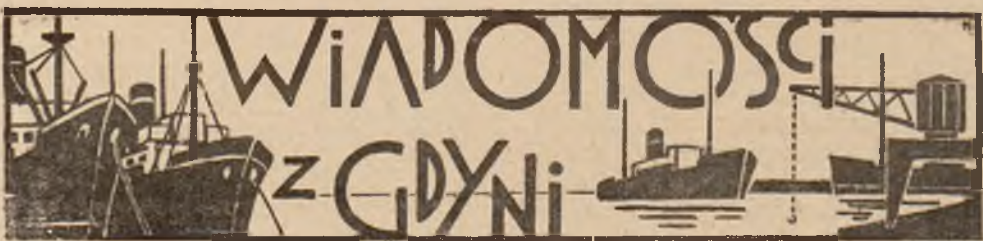
Sytuacja prawna w przypadkach konosamentu bezpośredniego może być bardzo zawiła, komplikuje się ona już, gdy kilku przewoźników współdziała tylko w przewozie morskim. Przyjmijmy najprostszą sytuację, że w przewozie morskim współdziała dwóch przewoźników. Wtedy albo pierwszy przewoźnik wystawia konosament na podróże obydwóch statków albo też obydwaj przewoźnicy wystawiają wspólny konosament. W pierwszym przypadku kapitan statku wyjeżdżającego z portu załadowania zawiera z armatorem drugiego statku umowę o przewóz ładunku na drugim odcinku trasy i staje się na tym odcinku wysyłającym w stosunku do tego armatora. Jeszcze więcej sytuacja komplikuje się przy konosamencie morsko - kolejowym, który częściowo jest konosamentem w ścisłem tego słowa znaczeniu i równocześnie dowodem załadowania względnie listem przewozowym w rozumieniu przewozu lądowego. Całkiem skomplikowana sytuacja powstaje, jeżeli przewóz ładunku idzie nietylko morzem, ale lądem i przez wody śródlądowe.

Konosament morsko — kolejowy wprowadziły polskie koleje państwowe i American Scantic Line dla przewozu towarów na polskich kolejach państwowych i statkach towarowych tejże linji, wychodzących z Gdyni do Nowego Jorku (list przewozowy - konosament).

W ślad tej linji poszło Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe, Linja Gdynia-Ameryka, posługując się bezpośredniemi konosamentami dla przewozu towarów, idących z głębi kraju (Polski) do Ameryki Północnej. Projektowane ze strony tego towarzystwa jest wprowadzenie konosamentów morsko - kolejowych dla przewozu towarów, idących z Polski drogą lądową do Konstancy i stamtąd drogą morską do Palestyny. Niewątpliwie konosament morsko - kolejowy ułatwia eksporterowi kalkulację cen towarów. Nadto z chwilą, gdy otrzyma on konosament taki od Zarządu Kolei nie potrzebujemy się troszczyć o przeładunek portowy, dysponuje towarem i może pod zastaw konosamentu otrzymać kredyt w banku.

Wprowadzenie takiego konosamentu nie zawsze jest jednak łatwe z powodu trudności ustalenia stawek dla kombinowanych frachtów morsko - kolejowych. (D. N.)

Dr. Władysław Sowiński



WYBORY DO IZBY.

Zarządzeniem Pana Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 29 sierpnia br., ogłoszonem w Nr. 200 „Monitora Polskiego" z dnia 1 września br. rozpisane zostały wybory do Izb Przemysłowo - Handlowych.

W myśl tego zarządzenia do Izby naszej, której kadencja upływa z końcem bieżącego roku, ma być wybranych 50 radców, 5 radców mianuje Pan Minister Przemysłu i Handlu, 5 zaś radców może wejść do Izby z kooptacji.

W związku z podziałem Izby na 3 sekcje — Przemysłową, Handlową i Żeglugowo-Portowa, ilość radców do każdej z tych sekcyj z wyborów przedstawia się w sposób następujący: do sekcji przemysłowej wybranych zostanie 20 radców, do sekcji handlowej również 20 radców oraz do sekcji żeglugowo - portowej 10 radców. Z 50 radców, którzy wejdą do Izby, 20 będzie wybranych w drodze wyborów przez ogół, uprawnionych do wzięcia udziału w wyborach do Izb Przemysłowo-Handlowych, pozostałych 30 radców wybranych zostanie przez zrzeszenia gospodarcze, wyznaczone przez P. Ministra Przemysłu i Handlu na wniosek komisarza wyborczego. Zrzeszenia te wybiorą po 12 radców do sekcji przemysłowej i handlowej i 6 radców do sekcji żeglugowo - portowej. Wyborcy do Izby, tak do sekcji przemysłowej, jak i handlowej dzielą się na dwie kategorje wyborcze. Do pierw-

szej kategorji przy wyborach w grupie przemysłowej należą osoby, spółki i przedsiębiorstwa, obowiązane do nabycia świadectw przemysłowych I—V kategorji włącznie dla przedsiębiorstw przemysłowych, do drugiej zaś kategorji — obowiązane do nabycia świadectw przemysłowych VI—VIII kategorji dla przedsiębiorstw przemysłowych, z wyłączeniem tych, które w myśl obowiązujących norm prawnych należą do przemysłu rzemieślniczego. W grupie przemysłowej pierwsza kategorja wyborcza wybiera 5 radców, druga zaś kategorja — 3 radców.

Przy wyborze w grupie handlowej do pierwszej kategorji należą osoby, spółki i przedsiębiorstwa obowiązane do nabycia świadectw przemysłowych I i II kategorji dla przedsiębiorstw handlowych, do drugiej zaś — obowiązane do nabycia świadectw przemysłowych III i IV kategorji dla przedsiębiorstw handlowych oraz świadectw przemysłowych I—IV kategorji dla zajęć przemysłowych. W grupie handlowej pierwsza kategorja wyborcza wybiera 5 radców, druga zaś kategorja — 3 radców.

Prawo wybierania w grupie żeglugowo-portowej posiadają osoby, spółki i przedsiębiorstwa, obowiązane do nabycia świadectw przemysłowych I i II kategorji dla przedsiębiorstw handlowych oraz I—V kategorji dla przedsiębiorstw przemysłowych, a które mają za przedmiot swej działalności handlowej lub przemysłowej żeglugę morską, spedytorstwo portowo-morskie. maklerstwo okrętowe, eksploatowanie urządzeń przeładunkowych, bocznic portowych, budowę i naprawę okrętów i specjalnych urządzeń portowych. Grupa ta nie dzieli się na kategorje wyborcze i wybiera 4 radców.

Minister Przemysłu i Handlu w związku z zarządzeniem wyborów do Izby mianował komisarzem wyborczym p. inż. Celichowskiego, naczelnika wydziału przemysłowego Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego, zaś plenarne zebranie Izby, które odbyło się w dniu 24 maja br. wybrało 6 członków głównej komisji wyborczej w osobach pp. wiceprezesów Izby L. Byczkowskiego i Dra. Wł. Smolenia, oraz radców: F. Hamerskiego, J. Macka, K. Muchy i R. Stobieckiego. Główna komisja wyborcza ma siedzibę w Gdyni.

STAŁA KOMISJA OPINJODAWCZA PRZY DEPARTAMENCIE MORSKIM M. P. i H.

Pan Minister Przemysłu i Handlu powołał przy Departamencie Morskim Stałą Komisję Opinjodawczą do spraw ekonomicznych z zakresu polityki morskiej. W składzie powyższej Komisji przewidziani są również przedstawiciele Związku Izb Przemysłowo-Handlowych oraz Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO ZA MIESIĄC SIERPIEŃ 1934 R.

Obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc sierpień przedstawiają się następująco: Ogólny obrót zamorski łącznie z obrotem przybrzeżnym wyniósł *rekordową cyfrę 662.055,2 t.* (w lipcu 587.183,3 t.), z czego na obrót zamorski przypada 655.277,6 t. (w lipcu 580.114,7 t.) Z cyfry tej na przywóz przypada 80.941,9 t. (w lipcu 100.845,8 t.), a na wywóz 574.335,7 t. (w lipcu 479.268,9 t.)

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem oraz wnętrzem kraju drogą wodną wyniósł 6778,1 t. (w lipcu 7068,6 t.)

W porównaniu do miesiąca sierpnia 1933 roku ogólne obroty towarowe za ten sam miesiąc zwiększyły się o 84.573 t. Od 1 stycznia 1934 r. do 31. VIII. 34. ogólny obrót towarowy w porcie gdyńskim wyniósł 4.636.401,8 t.

Obrót niektórych towarów w miesiącu sprawozdawczym przedstawia się następująco:

WYWÓZ:	w tonach
Ryż	1.256,2
bekony	1.890,6
jaja	2.509,4
węgiel	458.294,7
bunkier	17.518,8
koks	31.558,—
cukier	6.862,7
makuchy	1.884.1
tkaniny	742,2
deski i łaty	32.321,6
metale różne	1.867,7
wyroby żelazne	2.094.3
szyny kolejowe	1.002,4

PRZYWÓZ:	w tonach
Nasiona oleiste	8.304.8
ryż surowy	6.451,7
śledzie	1.346.3
piryty	1.785,—
rudy różne	2.212,—
tłuszcze zwierz. sur.	1.375.6
tomasyna	6.814.—
skóry	2.534,6
bawełna	4.799.3
złom żelazny	32.432,2
miedź	1.044.4

Szczegółową analizę obrotów towarowych za sierpień podamy w następnym numerze.

UZUPEŁNIENIE POLSKO-RUMUŃSKIEJ TARYFY PORTOWEJ.

Od 15. IX. br. uzupełniono polsko-rumuńską taryfę portową bezpośredniemi stawkami opłat przewozowych na przewóz z portów polskich do stacyj rumuńskich następujących artykułów: samochodów, karoseryj i części żelaznych do nich, niektórych wyrobów żelaznych, maszyn mleczarskich i preparatów do niszczenia owadów.

ZEBRANIE KOMISJI DYPLOMOWEJ

Dnia 14 września b. r. w gmachu Urzędu Morskiego odbędzie się zebranie Komisji Kwalifikacyjnej dla orzekania o awansach w polskiej marynarce handlowej pod przewodnictwem dyrektora Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowskiego.

EGZAMIN W PAŃSTW. SZKOLE MORSKIEJ

Dnia 29, 30 i 31 sierpnia rb. odbyły się egzaminy dyplomowe w Państw. Szkole Morskiej w Gdyni, którą ukończyło na Wydziale Nawigacyjnym 16 uczniów i 2 eksternistów, a na Wydz. Mechanicznym 8 uczniów i 1 eksternista.

Dyplomy otrzymali:

na Wydziale Nawigacyjnym:

Bystydzieński Zbigniew
Bensdorf Stanisław z wyróżnieniem
Hawryłkiewicz Marjan
Jurkiewicz Kazimierz
Kiwerski Andrzej
Kaczor Jerzy z szczególnem wyróżn.
Łuba Stefan
Masłocha Lucjan z wyróżnieniem
Mrozowicki Jan
Mikuła Leopold
Radziejowski Stanisław
Szaup Jan
Wojtecki Bohdan
Zaborski Władysław
Żebrowski Zbigniew
Gieorgjew Atanazy (Bułgar)

eksterniści:

Szrejber Dymitr
Nagel Jan

na Wydziale Mechanicznym:

Baum Tadeusz
Kawa Mieczysław
Kamieniobrodzki Stefan
Olak Marjan
Piskozub Marjan
Paprocki Karol
Pychoniewicz Kazimierz
Stortel Jan

eksternista:

Czerski Jan

WIZYTA FLOTY SOWIECKIEJ W GDYNI.

W dniu 3 bm. przybył do Gdyni zespół floty sowieckiej, składającej się z okrętu linjowego „Marat", oraz 2 kontrtorpedowców „Kalinin" i „Wołodarskiej" pod dowództwem dowódcy floty Bałtyckiej adm. Gallera. Przybycie floty sowieckiej jest odpowiedzią na niedawną wizytę w Leningradzie polskich kontrtorpedowców „Wicher" i „Burza" pod dowództwem admirała Unruga. Wizyta floty sowieckiej w Gdyni potrwa do 8 września br.

RUCH STATKÓW W ROTTERDAMIE W LIPCU B. R.

W ciągu lipca br. zawinęło do portu w Rotterdamie 1.176 statków o łącznej pojemności 1.907.974 t. r. n. W tym samym miesiącu roku ubiegłego zawinęło 1.090 statków o łącznej pojemności 1.662.787 t. r. n. Ruch statków za okres od stycznia do lipca włącznie dał również pomyślniejsze znacznie wyniki niż w roku zeszłym, gdy mianowicie w roku zeszłym w okresie tym zawinęło 6.901 statków o łącznej pojemności 10.905.092 t. r. n. to w roku bieżącym zawinęło statków 7.631 o łącznej pojemności 11.979.874 n. t. r. Widzimy więc, że ruch w porcie Rotterdamskim wykazał wzrost mniej więcej o 10 proc.

RUCH STATKÓW W PORCIE ANTWERPJI W SIERPNIU B. R.

W ciągu miesiąca sierpnia br. zawinęło do portu w Antwerpji 914 statków o łącznej pojemności 1.782.333 t. r. n. Dane, dotyczące tegoż miesiąca roku ubiegłego wykazują na wejściu 973 statki o łącznej pojemności 1.845.433 t. r. n. Z powyższego wynika, że pomimo wzrostu ilości statków, które do portu zawinęły, pojemność ogólna w porównaniu do roku zeszłego wykazuje spadek.

Ze statków, które zawinęły do portu w sierpniu br. 263 było pod flagą angielską, 187 pod flagą niemiecką, 124 — holenderską, 58 — belgijską, 54 — francuską, 53 — norweską, 49 — szwedzką, 33 — duńską, po 12 — amerykańską igrecką, 10 — fińską, 8 — włoską i rosyjską, 6 — japońską, po 5 — panamską, łotewską i portugalską, po 4 — pod brazylijską, hiszpańską i polską, 3 — pod jugosłowiańską, po 2 — pod egipską, litewską i tuniską i wreszcie 1 pod flagą islandzką.

ZNIŻKA OPŁAT PILOTOWYCH W HOLANDJI, KTÓRA WYWOŁA RÓWNIEŻ ZNIŻKĘ ICH W ANTWERPJI.

Od 1-go sierpnia zostały znacznie zniżone opłaty portowe w Rotterdamie i innych portach holenderskich. Statki hodenderskie, których kapitanowie i oficerowie posiadają dyplom pilota płacą odtąd tylko $^3/_8$ normalnej taryfy. Statki linjowe zawijające powtórnie po zawinięciu do jednego obcego portu płacą połowę taryfy. Statki idące przez kilka portów holenderskich płacą tylko w pierwszym całą taryfę, w następnych — połowę.

Według traktatu z r. 1839 opłaty pilotowe w Antwerpji nie mogą być wyższe niż w Rotterdamie. Opłaty pilotowe w tym porcie wskutek tego również ulegną obniżeniu.

PROTOKUŁY RZYMSKIE WPŁYNĘŁY NA OŻYWIENIE RUCHU W TRIEŚCIE.

Z dniem 15 lipca weszły w życie podpisane w Rzymie umowy gospodarcze pomiędzy Włochami a Austrją i Węgrami. Jednym z celów tych umów dla strony włoskiej było spowodowanie ożywienia obrotu towarowego Austrji przez Triest, gdzie, jak donosiliśmy, poczyniono cały szereg udogodnień dla tranzytu towarów austrjackich. Wynik dla portu triesteńskiego okazał się już w lipcu niezmiernie pomyślny pod względem przeładunku towarów, mianowicie przeładowano 356.845 ton towarów; jest to w porównaniu do czerwca, gdy przeładunek towarów wyrażał się w liczbie 216.570 ton, wzrost o 140 tys. ton.

MAŁE OBCIĄŻENIE NABRZEŻY W KOPENHADZE.

Władze portowe Kopenhagi (The Port of Copenhagen Authority) wydały świeżo książkę z powodu 75-lecia tego portu jako niezależnej instytucji. Książka podkreśla nadzwyczajną rozbudowę linij nabrzeży w Kopenhadze, pod którym to względem przewyższa ten port wszystkie ważniejsze porty. Obliczony jest tonaż netto przypadający na metr bieżący nabrzeża w poszczególnych portach: w Kopenhadze przypada obecnie na metr bież. nabrzeża 176 t. netto tonażu rocznie, podczas gdy w Hamburgu 582, w Rotterdamie 426, w Göteborgu 420, w Antwerpji 406, w Gdyni 354, w Londynie 348, w Hull 319, w Liverpool 254.

Długość ogólna nabrzeży w Kopenhadze wynosi 36 klm. z tego większa część należy do „Port Authorithy", 1,1 klm. do państwa, 1,7 klm. do miasta i 9,3 klm. do prywatnych właścicieli.

Z powyższego widać, jak mylnemi byłyby mniemania, iż Gdynia posiada już wystarczająco rozbudowaną linję nabrzeży. Zanotować jednak wypada, iż od czasu wspomnianego szacowania długości nabrzeży w Kopenhadze przybywa Gdyni nabrzeże czechosłowackie, już wykończone, nabrzeże rumuńskie, oraz port drzewny Paged'a, który również niebawem stanie do użytku po północnej stronie kanału przemysłowego, nie licząc późniejszego zwiększenia długości nabrzeży, które powstanie przy zamknięciu basenu Prezydenta.

DOGODNOŚĆ WYSUNIĘTYCH PORTÓW.

W tych dniach linjowiec „Almkerk" holendersko-australijskiej linji wyładował wełnę w Verdon, specjalnej przystani pasazerskiej, położonej przy samym wylocie lejka Garonny, w odległości 100 klm. od Bordeaux. Wypadek wyładowania na tej pasażerskiej transatlantyckiej przystani dalekiego transportu wełny zasługuje na szczególną uwagę.

Port Verdon został bowiem zbudowany wielkim kosztem, przedewszystkiem dla francuskiej linji południowo-atlantyckiej, celem skrócenia pasażerom drogi, jak i dla umożliwienia zastosowania głębiej idącego tonażu na linji Bordeaux — Buenos Aires oraz uniezależnienia się od godzin przypływu.

Teraz się pokazuje, że ten „port de vitesse" w Verdon przydaje się również do wyładowania po drodze większych partyj cenniejszych ładunków, oszczędzając statkom wchodzenia do głębiej położonego Bordeaux.

Przykład ten jest dla nas tembardziej ciekawy, że Gdynia na Bałtyku jest wyjątkowo korzystnie położona dla tego rodzaju zawijania po drodze i dlatego posiada znaczną siłę atrakcyjną dla statków linjowych i innych zdążających do portów środkowego, wschodniego i północnego Bałtyku.

SOWIECKI PORT W MACHACZ-KAŁA NAD MORZEM KASPIJSKIEM.

Na środku zachodniego wybrzeża Kaspija leżał port Machacz-Kała, od roku 1870 nie powiększany. W ostatnich latach przed wojną światowa obrót towarowy utrzymywał się tu na poziomie 650 000 ton. Od roku 1929 obrót portu szybko wzrasta i sięga już teraz 2 mil. ton rocznie. Obecnie związek sowiecki energicznie rozbudowuje ten port jako port przywozowy dla drzewa i wywozowy dla ropy naftowej. Port drzewny będzie całkowicie zmechanizowany. Przywóz drzewa morzem przewiduje się dla odciążenia kolei żelaznych od kilkuset tysięcy ton drzewa rocznie. Co do wywozu ropy naftowej, to Baku ma utracić swój monopol w dużej mierze na rzecz Machacz-Kała: już w r. 1937 przewiduje się z 13 mil. t. ropy, które się wywiezie morzem skierować tylko 6 mil ton przez Baku, 7 zaś miljonów ma przejść przez nowy port naftowy w Machacz-Kała, który ma w tym celu otrzymać odpowiednie rurociągi i zbiorniki.

DWUDZIESTOLECIE SŁYNNEGO „ICE PATROL."

Stany Zjednoczone obchodziły w r. bieżącym dwudziestolecie ugruntowania instytu-

cji „Ice Patrol", mającej na celu zapobiegać katastrofom okrętowym na skutek zderzeń z górami lodowemi (lodowcami), na północnym Atlantyku. 14 państw morskich utrzymujących komunikację na północnym Atlantyku, w tej liczbie Polska, udziałują w utrzymaniu tej służby „przeciwlodowcowej". Polega ona na stałem krążeniu specjalnego typu krążowników wzdłuż określonych linij „przekroju" na drodze gór lodowych — praca trudna, gdyż wykonywana bez przerwy we wszelkich warunkach pogody i przeważnie we mgle. Wytworzył się nawet typ oficerów-entuzjastów tej sprawy, spędzających na tych statkach po kilka miesięcy.

Służba ta zaprowadzona została na skutek straszliwej katastrofy Titanica, która pociągnęła za sobą śmierć zgórą 1500 osób. Godne jest zaznaczenia, że od czasu zaprowadzenia „Ice Patrol" ani jeden okręt nie uległ kolizji z górą lodową.

Wiadomości celne, importowe i eksportowe

KONFERENCJA Z REFERENTEM HANDLOWYM KONSULATU R. P. W AMSTERDAMIE P. S. ŁUBIEŃSKIM.

W dniu 31 sierpnia przybył do Gdyni referent handlowy Konsulatu R. P. w Amsterdamie p. S. Łubieński, w celu odbycia w naszej Izbie konferencji z udziałem sfer gospodarczych w sprawach eksportu polskiego do Holandji i Indji Holenderskich.

Posiedzenie odbyło się pod przewodnictwem wiceprezesa Izby p. Inż. Rawicza-Szczerbo z udziałem delegata P. I. E. i Urzędu Morskiego, Dyrektora Izby oraz przedstawicieli firm zainteresowanych w eksporcie do Holandji i Kolonij Holenderskich.

Na wstępie p. Łubieński zaznaczył, iż obecnie eksport do Holandji jest bardzo utrudniony ze względu na politykę reglamentacyjną Holandji i dumping japoński.

Obecnie istnieje w Holandji lista obejmująca ponad 50 grup towarów kontyngentowanych w stosunku do lat bazowych 1931 i 1932, które były dla naszego eksportu do Holandji niekorzystne. Inaczej sprawa się przedstawia z eksportem do Indji. Reglamentacja w Indjach prawie nie istnieje, za wyjątkiem kilku grup towarów skontyngentowanych, które i tak bezpośrednio Polski nie dotyczą. W ostatnich czasach powstała w Indjach polska placówka konsularna, której kierownikiem i delegatem P. I. E. jest Dr. Przybyłkiewicz, Batavia — Westplein 4.

W dalszym ciągu obrad wywiązała się dyskusja nad usprawnieniem komunikacji z Indjami Holenderskiemi, ominięciem pośredników holenderskich i niemieckich oraz bezpośredniem połączeniem Gdyni z Indjami.

Na zakończenie konferencji poruszono sprawę eksportu węgla, ryb i wyrobów drzewnych do Holandji, i mebli, dykt, rur do Indji Holenderskich.

Po zakończeniu obrad p. S. Łubieński omawiał szczegółowo sprawy eksportu z zainteresowanymi przedstawicielami firm.

POWSTANIE BRAZYLIJSKO — POLSKIEJ IZBY HANDLOWEJ.

W dniu 22 czerwca 1934 r. został zalegalizowany prawnie statut Izby Handlowej Brazylijsko - Polskiej w Rio de Janeiro i w dniu tym rozpoczęła ona swą działalność jako samodzielna instytucja, przejmując jednocześnie funkcje sekcji handlowej przy T-wie Polsko-Brazylijskiem im. T. Kościuszki w Rio de Janeiro.

Ważniejsze cele i zadania Izby zostały następująco określone w art. 1 statutu:

1) propagować w obu krajach możliwości wzajemnej wymiany towarowej, za pomocą szczegółowych informacyj, stałej wystawy wzorów, ułatwiania porozumień, ułatwiania wprowadzenia nowego towaru i uzyskiwania ułatwień transportowych;
2) utrzymywać serwis informacyj, dotyczących towarów, cen, taryf celnych, transportu i firm handlowych;
3) współpracować przy organizacji wystaw, targów itp. mogących ułatwić wymianę handlową;
4) utrzymywać biuro celem udzielania informacyj handlowych i interwenjowania w interesie członków;
5) ułatwiać, wyłącznie na żądanie, polubowne załatwianie nieporozumień między firmami handlowemi, z których przynajmniej jedna musi być członkiem Izby.

Izba zorganizowała odpowiedni aparat celem skutecznego i szybkiego informowania zainteresowanych, tak co do możliwości nawiązywania nowych kontraktów, jak i dostarczania ścisłych danych tym, którzy już rozwinęli swoją działalność handlową na terenie Brazylji.

Izba pracuje w ścisłym kontakcie z Poselstwem Polskiem w Rio de Janeiro i z odpowiedniemi czynnikami brazylijskiemi.

IMPORT DRUTU KOLCZASTEGO DO INDYJ HOLENDERSKICH.

Poważnym artykułem importowym do Indyj Holenderskich i to artykułem o stałej kon-

sumcji jest drut kolczasty. Zapotrzebowanie na ten drut posiadają przedewszystkiem wszystkie plantacje, obok tego jednak również przedsiębiorstwa rządowe, krajowcy dla ogradzania swych domów itp. Importują go wszystkie bez wyjątku większe firmy importowe. Import drutu kolczastego kształtował się w ostatnich latach następująco:

w r. 1931 przywieziono 872,079 kg wart. 114,679 fl. hol.

w r. 1932 przywieziono 883,831 kg wart. 95,058 fl. hol.

w r. 1933 przywieziono tylko na Jawę 463,973 kg wart. 40,178 fl. hol.

w I kw. 1934 r. tylko na Jawę 208,121 kg wart. 17,961 fl. hol.

Do roku 1933 głównym dostawcą tego artykułu były Niemcy, obok nich zaś Belgja, statystyki jednak za rok 1933 i pierwszy kwartał 1934 r. wykazują ogromny wzrost importu drutu kolczastego z Japonji, dochodzący do ⅔ całości importu.

Ceny sprzedażne na rynku indyjskim, płacone ostatnio za drut kolczasty ocynkowany o średnicy 2,5 mm., w koziołkach po 39 kg wynoszą fl. hol. 4.25 za koziołek wagi brutto per netto. Jest to najpowszechniej używany typ drutu kolczastego oraz najczęściej występująca jednostka wagi. Obok tego jednak niektóre firmy kupują również drut w koziołkach po 50 kg., płacąc za koziołek fl. hol. 5,39 brutto per netto. Ceny rozumieją się łącznie z cłem i zarobkiem importera.

Cło dla drutu kolczastego ustalono na 12 proc. ad valorem. Koszta transportu morskiego z portów holenderskich do Indyj wynoszą 10 fl. hol. za 1000 kg. Za transport idący z Gdyni lub Gdańska, jako portów niebazowych dolicza się jeszcze 3 fl. hol. za tonę.

Cena statystyczna drutu kolczastego wynosi około fl. hol. 0,08 za kg. P. I. E.

IMPORT ZIEMNIAKÓW POLSKICH DO FRANCJI.

Import ziemniaków w ciągu 5 miesięcy, od stycznia do maja włącznie przedstawia się w sposób następujący:

w r. 1931 — 3.212.051 k. m., w tem z Polski — 408.210 k. m.

w r. 1932 — 1.329.941 k. m., w tem z Polski — 241.287 k. m.

w r. 1933 — 213.481 k. m., w tem z Polski — 67.360 k. m.

w r. 1934 — 393.944 k. m., w tem z Polski — 116.302 k. m.

W roku bieżącym daje się zaobserwować poważne zwiększenie dowozu z Polski, przy stosunkowo bardzo nieznacznym wzroście ogólnego importu ziemniaków do Francji.

Należy jeszcze zwrócić uwagę na kwestję opłaty celnej. Wprowadzona dekretem z dnia 20-go stycznia 1933 r. podwyżka ogólnej i minimalnej stawki celnej obowiązuje do dnia 1-go października 1934 r., to znaczy, iż do tej daty towar polski clony będzie po 30 franków od 100 kg brutto. Dziś nie da się jeszcze przewidzieć, czy władze francuskie taryfę tę i nadal utrzymają, czy też wprowadzą w niej jakąś zasadniczą zmianę.

Celem ułatwienia zorjentowania się w obecnej sytuacji, podajemy poniżej oficjalne notowania cen ziemniaków na Halach Paryskich z dnia 27. 7. 1934 r.:

Holenderskie — za 100 kg od 80 do 110 fr.

Holenderskie czerwone — za 100 kg od 120 do 140 fr.

Esterlingen — za 100 kg od 65 do 75 fr.

Według wiadomości podawanych z Bordeaux ceny ostatnio kształtowały się zwyżkowo: 70 do 80 fr. za Esterlingi. W innych miejscowościach notowano tenże gatunek po 55 do 65 fr. loco stacja załadowcza.

EXPORT DYKT I FORNIERÓW DO SYRJI

W statystyce syryjskiego handlu zagranicznego przywóz dykt i fornierów prowadzony jest w łącznej rubryce. Wynosił on:

Kraj pochodz.	Rok 1931		Rok 1932		Rok 1933		Rok 1934	
	Ilość kg.	Wartość Frs.	Ilość kg.	Wartość Frs.	Ilość kg	Wartość Frs.	Ilość kg	Wartość Frs.
Francja	49 660	390 160	18 331	181 340	20 870	146 660	17 090	75 120
Niemcy	54 429	144 560	144 117	245 180	219 021	294 420	6 380	10 100
Anglja	660	23 360	985	1 680	150	1 800	—	—
Austrja	31 765	112 120	24 340	76 520	46 395	97 260	58	2 480
Belgja	—	—	5 875	9 980	—	—	—	—
Grecja	—	—	—	—	—	—	—	—
Polska	17 712	81 180	15 295	96 600	31 039	220 640	17 862	118 080
Włochy	—	—	—	—	—	—	246 685	348 080
Holandja	—	—	—	—	5 678	7 640	25 000	33 960
Jugosławja	—	—	5 755	4 300	23 760	32 360	—	—
Szwecja	11 020	26 760	—	—	700	1 020	—	—
Stany Zjednoczone	—	—	20	40	—	—	—	—
Czechosłowacja	2 041	11 320	—	—	—	—	150	2 120
Rumunja	—	—	9 910	21 920	4 345	6 220	—	—
Inne kraje	261 791	609 940	150 863	266 880	381 927	501 760	4 043	29 840
Razem	429 078	1 378 420	376 842	908 500	733 885	1 309 780	317 298	619 720

Przywóz dykt ocenić można na 75 proc. wymienionych ilości. W latach 1931-33 przywóz dykt polskich zamieszczony był w rubryce „Inne kraje“, która po uwzględnieniu w niej fornierów winna przedstawiać mniejwięcej całość bezpośredniego przywozu dykt z Polski. Pomimo znacznych w poprzednich latach cyfr importu dykt i fornierów z Niemiec, objęte niemi ilości dykt były według otrzymanych informacyj również pochodzenia polskiego, importowane za pośrednictwem hamburskich eksporterów. Podobnie przedstawiać się ma sprawa z dyktami importowanemi z Holandji. Od kilku lat, odkąd rynek syryjski konsumuje dykty olchowe zamiast z drzewa „ocumé“, które przywożone były poprzednio z Francji, Polska jest według zgodnego twierdzenia miejscowych kupców jedynym dostawcą dykt do Syrji, które mają tu ustaloną dobrą markę. Z tego też względu oraz z powodu, iż podaż tego towaru jest mniejsza od zapotrzebowania, tutejsze sfery kupieckie są w stałem poszukiwaniu nowych źródeł zakupu dykt w Polsce. Wobec rozpowszechniającego się w Syrji przemysłu meblarskiego, liczyć się należy ze stopniowem zwiększającem się zapotrzebowaniem tego artykułu. Wprawdzie niedawno pojawił się w Bejrucie próbny transport dykt sowieckich, jednakże towar okazał się niskogatunkowy i nie zadawalniający odbiorców i z tego powodu dalsze tranzakcje w tym towarze przypuszczalnie nie nastąpią. Jedna z firm syryjskich nawiązała ostatnio kontakt z Masonit Corporation w Chicago, która to firma wyrabia w sposób patentowany płyty z prasowanych wiór drzewnych przypominające dykty, w różnych kolorach, deseniach, grubościach i w różny sposób preparowanej powierzchni. Przypuszczalnie artykuł ten pomimo swych zewnętrznych zalet nie zdoła konkurować z dyktami polskiemi z powodu stosunkowo wygórowanej ceny.

Rynek syryjski zapotrzebowuje wyłącznie dykty olchowe, gatunku BB i BBB, grubości 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10 mm. (największy zbyt mają grubości 3—7 mm.), wymiarów 200/122, 154/154, 154/124 cm. jednakże w około 75 proc. mają zbyt wymiary największe. Miejscowy przedstawiciel jednej z firm polskich usiłuje obecnie wprowadzić na ten rynek również dykty grubości 10—30 mm. Ceny dykt kalkulowane są w walucie francuskiej cif Bejrut, a zapłata następuje przeważnie za gotówkę za wydaniem listów przewozowych ze skontem 3 proc., czasami na kredyt do 90 dni: w tych jednak wypadkach wskazana jest daleko idąca ostrożność. Przywozem tego artykułu zajmują się przeważnie firmy agenturowe liczące jako prowizję 3—5 proc.

Artykułem zbliżonym do dykt, który może znaleźć odpowiedni zbyt na rynku syryjskim są płyty klejone sosnowe z pustemi przestrzeniami w środku, przeznaczone do fabrykacji drzwi. Podobne płyty, nie importowane dotychczas na rynek tutejszy, oferowała jedna z firm niemieckich grubości 25—70 mm., w środku pełne, skutkiem czego jednak okazały się one za ciężkie i zbyt drogie. P. I. E.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU NAPOJÓW ALKOHOLOWYCH W SYRJI.

Konsumcja zagranicznych napojów alkoholowych jest w Syrji znaczna i wykazuje tendencje wzrostu pomimo miejscowej produkcji powszechnie używanego araku. Powodem tego objawu jest skłonność tamtejszej ludności do alkoholu, klimat umożliwiający w ciągu chłodnych miesięcy konsumcję napojów alkoholowych skoncentrowanych oraz powolne wyzwalanie się sfer muzułmańskich z odnośnych zakazów religijnych. I tak przywóz napojów (oprócz wina i piwa), w których alkohol jest rezultatem dystylacji wina, trzciny cukrowej i jej melasy, wyniósł w roku 1934 — 495 ton, natomiast dystylacji innych produktów — 82 ton (w tem 73 ton whisky). Istnieje zatem możliwość wprowadzenia nowych napojów, które wzbudzają naogół zainteresowanie konsumentów, o czem świadczy rozpoczęty w ostatnich czasach przywóz rumuńskiej śliwowicy i tureckich nalewek owocowych.

Z tych względów wydaje się wskazane rozpoczęcie zabiegów, mających na celu zbyt na rynku syryjskim, oprócz wódki wprowadzanej przez Państwowy Monopol Spirytusowy w Warszawie, również polskich nalewek owocowych (nie likierów, które są zbyt słodkie dla tamtejszych konsumentów z szerokich sfer, wśród ludności zaś europejskiej preferencja dla tych wyrobów pochodzenia francuskiego jest już ustalona), whisky, o ile byłaby znacznie tańsza od angielskiej, oraz wódek w rodzaju starki i śliwowicy.

Sposób, stosowany przy wprowadzeniu napojów nieznanych i uznany jako praktyczniejszy i tańszy od drogiej reklamy prasowej nie docierającej zresztą do szerokiej ludności, jest:

a) powierzanie przez firmy zagraniczne obranym przedstawicielom pewnej ilości miniaturowych butelek z napojem, odpowiadających ściśle pod względem kształtu i napisu na etykiecie butelkom oryginalnym, dla dostarczenia ich sklepom detalicznym do bezpłatnego rozdawania;

b) dostarczanie tekturowych ściennych afiszów, efektownych pod względem doboru kolorów, z napisem w języku francuskim i arabskim.

Butelki winny posiadać etykiety w języku francuskim (oprócz oryginalnej nazwy napoju) z doklejonym na odwrocie lub pod spodem tłumaczeniem w języku arabskim.

P. I. E.

OBROTY HANDLOWE POLSKO — EGIPSKIE.

Według danych statystycznych egipskich eksport polski do Egiptu wykazuje w pierwszych miesiącach br. wyraźną tendencję zwyżkową, jak na to wskazują następujące cyfry:

kwiecień 1934	Ł. eg. 12.919
kwiecień 1933	Ł. eg. 4.778
styczeń—kwiecień 1934	Ł. eg. 33.902
styczeń—kwiecień 1933	Ł. eg. 22.111

Jak widać z powyższego w pierwszych 4-ch miesiącach br. nastąpiła poprawa w naszym eksporcie o 50 proc. w stosunku do tegoż okresu r. ub., zaś w miesiącu kwietniu eksport nasz wzrósł trzykrotnie.

Wzrost ten jednak nie wpłynął na zmniejszenie się salda ujemnego naszych obrotów towarowych z Egiptem, które przeciwnie, nawet kilkakrotnie wzrosło. a to skutkiem zwiększających się zakupów przez Polskę bawełny egipskiej. Saldo to wskazuje za 4 pierwsze miesiące r. ub. cyfrę około Ł. eg. 50.000 i podniosło się w takim okresie b. r. do cyfry około Ł. eg. 200.000.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17 SIERPNIA 1934 R.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK. Rozporządzeniem z dnia 30 maja 1934 r. zniesiona została reglamentacja importu syntetycznych farb z zagranicy.

AUSTRJA. Z dniem 16. 8. 1934 r. zostały dopuszczone, w ograniczonym narazie zakresie, pocztowe przesyłki pieniężne zagranicę. Przesyłki do wysokości 100 szyl. zostały do szeregu krajów m. in. i do Polski dopuszczone bez żadnych ograniczeń. przesyłki powyżej 100 szyl. tylko za zezwoleniem Banku Narodowego.

Do towarów zakazanych do przywozu zaliczone zostały:

31	Mąka owsiana i inne wyroby młynarskie z owsa	6. 8. 1934
60	uwaga. Narybek pstrągów i ryb z rodziny pstrągów	6. 8. 1934
246b	Obsadki wiecznych piór także ze stalówkami z nieszlachetnych metali oraz ich części składowe	6. 8. 1934
275	Skórki z owiec, jagniąt, kozłów, kóz i kózek surowe (zielone albo suszone także solone albo wapniowe) dalej nieprzerobione	6. 8. 1934
279	Skóry kozłów, kóz, koźląt, jakoteż owiec i jagniąt z wyjątkiem skór na rękawiczki, skór lakierowanych i skór bronzowanych	6. 8. 1934
307	Bielizna z celulozy	6. 8. 1934
344b	Naturalne kamienie szlifierskie o średnicy poniżej 1 m., także w połączeniu z drzewem, żelazem, albo nieszlachetnemi metalami	6. 8. 1934
447b	Żarówki	6. 8. 1934
500 g 2	Węglan amonowy	6. 8. 1934
500 h 1	Azotan potasowy	6. 8. 1934
548c	Zabawki z kauczuku	6. 8. 1934

BELGJA. W najbliższej przyszłości należy oczekiwać skontyngentowania importu przędzy czesankowej wełnianej i materjałów wełnianych.

BRAZYLJA. Ministerstwo Finansów szeregiem zarządzeń zwolniło ostatnio znaczną ilość towarów od obowiązku oddawania dewiz uzyskanych przy eksporcie Bankowi Brazylijskiemu po kursie urzędowym; odtąd mogą je eksporterzy sprzedawać na wolnym rynku bez żadnych ograniczeń. Dla uniknięcia omyłek ogłosiło to Ministerstwo listę towarów, które jeszcze podlegają obowiązkowi oddawania dewiz. Są to m. in.: konserwy mięsne, mięso mrożone, wełna surowa, skóry futrzane, złoto i srebro i wyroby z nich, bawełna, ryż, cukier, guma surowa, kakao, niektóre owoce, tytoń, drzewo itp.

BUŁGARJA. Na mocy dekretu z dn. 1 sierpnia 1934 r. zabroniony został import, produkcja i handel heroiną.

CZECHOSŁOWACJA. Z dn. 10 sierpnia 1934 roku obniżone zostało dodatkowe cło na żyto z 50 na 44 kc. i na owies z 43 na 31 kc.

FRANCJA. W Journal Officiel z dn. 1 sierpnia 1934 ogłoszony został dekret, na mocy którego kontyngent na kaszę. grysik. kaszę perłową i inne tym podobne produkty z innych zbóż, niż pszenica (poz. 76) ustalony został aż do końca 3 kwartału 1934 r. w wysokości 3650 q. Powyższe rozporządzenie nie dotyczy towarów załadowanych bezpośrednio do portów francuskich. lub będących w drodze do Francji. Opłaty licencyjne od tych artykułów wynoszą: od kaszy. grysiku itp. 10 fr. od 100 kg., od soczewicy w ziarnach 27.50 fr. od 100 kg., od soczewicy śrutowanej zawierającej powyżej 10% mąki 40 fr. i od mąki — 45 fr. od 100 kg.

GWATEMALA. Obniżone zostały stawki celne na worki bawełniane z 0,15 na 0,05 dol. od 1 kg.

HOLANDJA. Z dn. 21. VII. 1934 wprowadzono monopol na import i eksport strączkowych; przydzielono go do monopolu rolniczego w Centrali Rolniczej i Bydła.

Poza skontyngentowaniem makuchy zostają z dn. 1. 8. 1934 r. zmonopolizowane i przydzielone do monopolu mąki w Centrali Rolniczej i Bydła.

JUGOSŁAWJA. Ostatnie rozporządzenie Ministra Finansów zmieniło istniejące przepisy w tym kierunku. że instytucje finansowe będą w przyszłości obowiązane oddawać tylko 60 proc. otrzymywanych dewiz. a nie, jak dotąd, 80 proc.

KUBA. W dniu 2. VI. 1934 wydano dekret wprowadzający pewne ograniczenia wypłat zagranicznych dla przeciwdziałania ucieczce kapitałów. Zakazano nim wszelkich wypłat zagranicznych w postaci wywozu bądź to pieniędzy. bądź to dewiz, o ile nie zachodzi jeden z wypadków w dekrecie przewidzianych. które jednak ujęte są w sposób liberalny. W szczególności dopuszczalne są wszelkie wypłaty na pokrycie należności za importowane towary. a tylko przekazujący winien bankowi przedłożyć fakturę wzgl. zobowiązać się do przedłożenia jej w ciągu dni 90-ciu; bank zaś zobowiązany jest o każdej wypłacie zagranicznej zawiadomić Sekretarjat Finansów. gdzie utworzona zostaje Centrala Kontroli Wywozu Pieniędzy.

MEKSYK. Obniżone zostały stawki celne na oleje i tłuszcze zwierzęce i roślinne, medykamenty, środki dezynfekcyjne itp. Rozporządzenie weszło w życie z dn. 29 lipca 1934 r.

NIEMCY. Zawarty został nowy układ rozrachunkowy między Bankiem Rzeszy a Austrjackim Bankiem Narodowym. Przewiduje on wypłaty między obu krajami jedynie za pośrednictwem tych banków a wyklucza uprzednio alternatywnie dopuszczony clearing prywatny. Również prywatne tranzakcje kompensacyjne będą w przyszłości dopuszczone tylko w wypadkach wyjątkowych.

NORWEGJA. Z dniem 14 lipca 1934 weszły w życie zmiany stawek i uzupełnienia do nomenklatury w taryfie celnej norweskiej, przyczem zwyżce uległy dodatkowe cła na odzież — 1,20, 3 i 6,80 kr. (dot. 0,75, 2 i 6 kr.) i 2,50, 6 i 13 kor. (dot. 1,50, 5 i 12 kor.) i skóry 4, 7 i 15 kr. (dot. 3, 6, 14 kor.)

RUMUNJA. W końcu maja r. b. wydane zostało rozporządzenie ministerstwa finansów, na mocy którego dozwolony został pozakontyngentowy import towarów wartości do 2000 lei. Obecnie wydane zostało zawiadomienie do odnośnych urzędów celnych, że z dniem 10 sierpnia wyżej omówione rozporządzenie zniesione zostało o tyle, że ulgi stosowane będą tylko do osób prywatnych, które dla własnego użytku towary te importują, a bynajmniej nie do kupców, którzy towar tak wysyłali dla celów handlowych.

STANY ZJEDNOCZONE. Przedłużony został bez ograniczeń do 31 października 1934 r. import napojów alkoholowych do Stanów Zjednoczonych.

SYRJA. Dekretem z dn. 5 lipca 1934 wprowadzono zmiany w taryfie syryjskiej przez uzupełnienie niektórych pozycyj i zmianę cła ad valorem na cło specyficzne. Powyższym zmianom uległy między innemi następujące towary: miedź surowa, przędza z jedwabiu naturalnego, przędza z odpadków z jedwabiu, rowery, mydła toaletowe, kwas węglowy, blacha miedziana.

Rozporządzeniem z dnia 26 czerwca 1934 przyznany został bezcłowy import następujących towarów palestyńskiego pochodzenia: bateryj elektrycznych i akumulatorów, czekolady, marmelady i wyrobów cukrowniczych, wody kolońskiej i kosmetyków, bielizny, pończoch, skarpetek i siatek dziecinnych do materaców.

SZWAJCARJA. W związku z wprowadzeniem z dniem 7 sierpnia 1934 reglamentacji importu miodu poz. 71, odnośne władze wyjaśniają, że powyższa reglamentacja odnosi się do wszystkich państw.

SZWECJA. Rozporządzeniem z dnia 22 czerwca z mocą obowiązującą od 1 lipca 1934 r. podwyższone zostało cło na rury kute przez zaliczenie ich pod pozycję z 782 do 783, co się równa zwyżce z 4 kor. na 5 kor. za 100 kg.

URUGWAJ. Z dniem 5. 8. 1934 r. został cały przywóz poddany systemowi licencyjnemu. W przyszłości władze celne będą dopuszczały towary zagraniczne tylko po przedłożeniu przez importera licencji wystawionej przez właściwą organizację gospodarczą. Minister Finansów może określić wyjątki od tej zasady o ile chodzi o wypełnienie umów poprzednio zawartych.

Możliwości handlowe i eksportowe

UWAGA

Polskie firmy eksportowe do których zwrócą się z propozycją nawiązania stosunków handlowych f-my Theodore R. Sofianos, rue Acharnon 123, Athènes względnie „Comptoir General d'Orient") oraz P. Spentras & Co., Athenes, zechcą porozumieć się z Państwowym Instytutem Eksportowym w celu otrzymania informacyj. E/19034/3S/Ch. i E/18661/47/Ch.

Firma francuska posiadająca agentury na terenie Chin zainteresowana jest pośredniczeniem w sprzedaży artykułów polskich. E/18975/3R/Ch.

Szereg poważnych firm jugosłowiańskich pragnie nawiązać kontakt z polskimi eksporterami. E/19247/92/Ch.

Komisyjna firma w Algierze obejmie przedstawicielstwo firm polskich na tamtejszym terenie. E/19666/61/Ch.

Firma szwedzka interesuje się importem z Polski smoły z drzewa bukowego. P/19001/6C/MM.

Firma angielska interesuje się importem z Polski krzeseł i wieszaków. P/18953/3B/MM.

Na rynku angielskim istnieje zapotrzebowanie na trzonki jesionowe do młotków. P/18546/40/MM.

Na rynku angielskim istnieje zainteresowanie dla wałków drewnianych toczonych. P/18601/40/MM.

Na rynku angielskim są możliwości ulokowania tektury drzewnej. P/18362/40/MM.

Rynek holenderski interesuje się importem z Polski łyżek drewnianych, stolnic i innych wyrobów drewnianych dla gospodarstwa domowego. P/19118/40/MM.

Firma północno - afrykańska interesuje się importem z Polski świec parafinowych. P/19512/3R/MM.

Firma francuska interesuje się słomą owsianą. R/18570/38/Pi.

Firma duńska prosi o oferty na cebulę dużą jadalną w workach 50 kg fob Gdańsk względnie Gdynia. R/20220/25/Pi.

Firma niemiecka zakupi kaszę jęczmienną dla reeksportu do Indyj. R/20150/74/Pi.

Firma argentyńska interesuje się otrzymaniem przedstawicielstwa firm polskich na następujące artykuły: produkty chemiczne wynalazki szkło i produkty szklane, wyroby fajansowe, naczynia emaljowane zabawki. P/18632/3C/Ro.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

KRONIKA.

— **POŁOWY MORSKIE W SIERPNIU BR.** wyniosły ogółem 284.930 kg ryb o wartości 158.301 zł. Stanowi to wzrost w stosunku do tego samego miesiąca roku ubiegłego. Podział połowów na poszczególne gatunki ryb przedstawiał się następująco (w nawiasie podane ceny za jeden kg w złotych): troć (łosoś) 170 kg (4 zł), płastugi (flądry): stornia 121.910 kg (0,40 zł), zimnica 16.520 kg (0,40 zł), gładzica 5.050 kg (0,40 zł), skarp 5.550 kg (0,60 zł), śledziki 16.110 kg (50 gr), węgorze 23.350 kg (2,40 zł), wątłusze (dorsze) 72.640 kg (0,20 zł), węgorzyca (kwap) 14.060 kg (0,40 zł), makrele 1.050 kg (2,40 zł), szczupaki 3.780 kg (1.80 zł), okonie 2.860 kg (0.80 zł), płocie 900 kg (0,60 zł), certy 1.000 kg (0,50 zł).

Bardzo ciekawe przemiany okazuje podział na poszczególne okręgi, i tak najwięcej złowili rybacy z Gdyni, bo 68.040 kg o wartości 31.108 zł, co stanowi jednakowoż zmniejszenie w stosunku do roku ubiegłego. Rybacy z Helu wykazali zwiększenie połowów w porównaniu z tym samym czasem roku zesz-

łego 67.030 kg — 33.314 zł. Miejscowości na Półwyspie od Jastarni do Wielkiej Wsi wykazały dwukrotne zwiększenie połowów łowiąc 43.210 kg o wartości 23.719 zł. Czterokrotne zwiększenie połowów w stosunku do roku ubiegłego dały miejscowości nad pełnym Bałtykiem od Chłapowa do granicy niemieckiej, bo 17.500 kg (8.830 zł). Zjawisko to wytłumaczyć można silnym ruchem letniskowym w tych miejscowościach i wielkiem zapotrzebowaniem ryb morskich. Miejscowości nad Zatoką Pucką od Pucka do Obłuża wykazały 30.290 kg o wartości 29.412 zł. Połowy powyższe uważać można jako połowy przybrzeżne dalsze połowy na pełnym Bałtyku dały w sierpniu 58.150 kg dorszy i 720 kg flądér.

Na morzu Północnem piętnaście statków Tow. Mewa uprawiało połowy śledzi, z czego przywieziono do Gdyni 742/1 i 440/2 (całych i półbeczek).

Podział zbytu złowionych ryb wykazuje w dalszym ciągu zmniejszanie się roli Gdańska jako odbiorcy, dokąd wywieziono 61.870 kg o wartości 23.413 zł, wędzarnie polskie na wybrzeżu przerobiły 41.020 kg o wartości 35.996 zł, a na rynku miejscowym sprzedano 182.060 kg (96.892 zł).

RUCH W PORCIE RYBACKIM W GDYNI W SIERPNIU BR. był bardzo ożywiony. Oprócz połowów własnych importowano śledzie solone. Ogółem przybyło dziesięć statków ze śledziami solonemi w w ilości 1.350.000 kg. Z tego przypadło na śledzie islandzkie jeden statek z 468/1 i 188/2, śledzie norweskie 1 statek 276/1 oraz 135/2, śledzie angielskie (szkockie): sześć statków przywiozło 3.795/1 i 3.553/2 polskie śledzie z połowów na Morzu Północnem 742/1 i 440/2 przywiezione dwoma statkami Żeglugi Polskiej. Waga całej beczki 1/1 wynosi 160 kg, półbeczki 1/2 około 80 kilo.

Przywiezione śledzie solone złożono częściowo w Magazynach Tranzytowych zwykłych i chłodzonych, częściowo wysłano bezpośrednio wagonami lub barkami do kraju. Ogółem wysłano do kraju z portu rybackiego 52 wagonów ze śledziami solonemi, a zagranicę (tranzyt do Rumunji) 11 wagonów oraz jeden wagon do Gdańska.

— IMPORT ŚLEDZI ŚWIEŻYCH W LODZIE W SIERPNIU BR. wyniósł 34.000 kg brutto. Są to śledzie przychodzące regularną linją dwa razy w tygodniu z Hamburga do Gdyni dla potrzeb wędzarń w porcie rybackim produkujących biklingi oraz konserwy z tego surowca. Przewóz od jednej tony wynosi z Hamburga 12 RM., co wypada taniej od drogi kolejowej. Pozatem cło preferencyjne morskie (trzy razy niższe od lądowego) sprzyja importowi tych śledzi przez Gdynię. Należy podkreślić, że dotychczas śledzie te przychodziły jedynie drogą lądową przez Niemcy, a obecne próby wykazały możliwości dogodnego transportu drogą morską nawet w miesiącach letnich.

— PRACA HALI I CHŁODNI RYBNEJ W SIERPNIU BR. Do komór chłodniczych przyjęto ogółem 91.710 kg ryb morskich i przetworów rybnych z polskich połowów, oraz 283.000 kg śledzi solonych (szkockich). Na połowy morskie przypada 88.060 kg ryb, na ryby słodkowodne 1.536 kg, wędzone ryby krajowe 515 kg, wędzone ryby importowane 1.599 kg.

Zamrożono w sierpniu 44.272 kg dorszy, 1.509 kg węgorzy i 198 kg innych ryb.

Do składu na hali licytacyjnej przyjęto 307.000 kg śledzi solonych, a w magazynach tranzytowych 718.000 kg śledzi solonych importowanych.

Produkcja lodu dała 211.024 kg lodu sztucznego, którą to produkcję sprzedano całkowicie na rynku gdyńskim.

W pomieszczeniach biurowych umieszczono trzy nowe firmy handlu śledziowego.

Wobec braku miejsca w komorach chłodniczych większe partje śledzi solonych importowanych skierowano do chłodni w Gdańsku.

ZNIESIENIE OBOWIĄZKU BARWIENIA LODU SZTUCZNEGO DLA KONSERWACJI RYB wynika z okólnika Nr. 31/34 z dnia 20 sierpnia br. wydanego przez Ministerstwo Opieki Społecznej. W okólniku tym zaznaczono: „...że niema istotnych przeszkód do wyrabiania lodu sztucznego niebarwionego, przeznaczonego do konserw., lub chłodzenia artyk. żywności, które nie mogą być spożyte w stanie surowym (np. ryby „...niema również przeszkód do używania lodu sztucznego niebarwionego do konserwowania i chłodzenia artykułów żywności wywożonych zagranicę“.

Wyjaśnienie Ministerstwa Opieki Społecznej usunęło więc wątpliwości jakie przyniosło rozporządzenie o barwieniu lodu.

— NOWE FIRMY W PORCIE RYBACKIM W W GDYNI. W ostatnich dniach zarejestrowano w Gdyni 2 nowe f-my handlu śledziowego. 1) Tow. Handl. „Polisland“ I. J. Szper. Sp. Komand., mające na celu skoncentrowanie importu solonych śledzi z Islandji, oraz 2) Firma „Polonia“ dla importu śledzi świeżych w lodzie. Obydwie firmy wynajęły pomieszczenia biurowe w Hali i Chłodni Rybnej w porcie rybackim.

IMPORT ŚLEDZI ŚWIEŻYCH W LODZIE odbywa się w dalszym ciągu regularnie dwa razy w tygodniu z Hamburga. W dniu 1 września s/s Tatti i dnia 4 września s/s Christian Russ przywiozły 22.000 kg śledzi brutto.

— ŚLEDZIE SOLONE Z POLSKICH POŁOWÓW NA MORZU PÓŁNOCNEM przywiózł w dniu 6 września statek Wiborc w ilości 240/1 i 270/2. Mimo kontroli jaką prowadzi komisarz rządowy w Holandji nad połowami śledzi, transporty przychodzące do Gdyni poddawane są obserwacji Straży Granicznej, która zakupuje z każdego statku próbne beczki.

— W PIERWSZYM TYGODNIU WRZEŚNIA IMPORT ŚLEDZI SOLONYCH do portu rybackiego do Gdyni wyniósł 70/1 inslandzkich (s/s Ursa z dnia 3 bm.) oraz 1.350/1 i 450/2 śledzi szkockich (s/s Rimac z dnia 3 bm.)

- WYJAŚNIENIE. W związku z notatką umieszczoną przez nas na tem miejscu w numerze 23-cim z dnia 25 z. m. p. t. „Zatarg polskich importerów śledzi islandzkich z dostawcami itd.“. wyjaśniamy, iż wspomniane w notatce nałożenie aresztu na 500 beczek śledzi nie odnosi się do śledzi islandzkich.

Komunikaty

KOMUNIKAT ZWIĄZKU GOSPODARCZEGO SPÓŁDZIELNI MLECZARSKICH W POZNANIU.

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU.

Masło.

Ubiegły tydzień sprawozdawczy od 28. 8. do 3. 9. 1934 minął tak zagranicą jak i w kraju przy bardzo spokojnej tendencji. Znaczne dostawy na rynek angielski zarówno z krajów europejskich jak i z krajów południowej części kuli ziemskiej oddziałują deprymująco, skutkiem czego ceny ulegają stopniowo zniżce. Masło polskie z braku standartu

notowane jest najtaniej po 60—62 sh za cwt loko Londyn, jednak transakcje zawierano już po części poniżej 60 sh w szczególności w odniesieniu do II gat., których zbyt napotyka na coraz większe trudności. Kopenhaga obniżyła notowanie w dniu 30. 8. 34 z 182 na 176 koron za 100 kg.

Położenie na rynku krajowym wybitnie się pogorszyło nietylko skutkiem obniżenia notowań angielskich, lecz również i to w głównej mierze skutkiem znacznego okrojenia premji eksportowej począwszy od bieżącego miesiąca. Krajowe hurtowe ceny nie przewyższają już na ogół zł. 2.— za kg. Poznań notuje w półhurcie zł. 2.20—2.30, w detalu zł. 2.60 za kg. I gatunku, Katowice około zł. 2.20 w drobnym hurcie.

Jaja.

Dostawy nieznaczne spowodowały przy normalnej konsumcji mocną tendencję. W Poznaniu notowano zł. 1.00—1.05 w drobnym hurcie, zł. 1.10 w detalu za mendel świeżego towaru.

Wydawnictwa

CZASOPISMO SKARBOWE.

Ukazał się numer 8 Czasopisma Skarbowego. Pierwsza część numeru jak zawsze poświęcona jest sprawom zawodowym Urzędników Skarbowych, druga zaś omówieniu zagadnień z teorji i praktyki Skarbowości. W tej części umieszczony został artykuł p. B. Matuszaka p. t. Prawo celne, omawiający rozporządzenie Pana Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 29 października z. r. o prawie celnem.

T. SEIFERT. Technika Międzynarodowego Przewozu Towarów. (Przewóz morski. kolejowy, lotniczy i pocztowy) Lwów. Wydawnictwo Zakładu Narodowego — Imienia Ossolińskich.

Ukazała się ostatnio w druku książka pod powyższym tytułem, dająca w formie zwięzłej: pojęcie o umowie najmu okrętu, konosamencie, morskim rynku frachtowym, awarji, ubezpieczeniu morskiem, spedycji portowej, międzynarodowym przewozie kolejowym, lotniczym i pocztowym. Do tekstu dołączony jest szereg wzorów poszczególnych dokumentów przewozowych. Praca Dra Seiferta jest pożytecznym przyczynkiem do pogłębienia wiedzy o handlu morskim, tak jeszcze niestety mało studjowanem w Polsce.

Zawiązanie Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością opracował p. Tadeusz Dorożała. kierownik kancelarji notarjalnej. Poznań 1914. Drukarnia Ostoja. — Broszura p. T. Dorożały daje szereg praktycznych wskazówek w sprawie zawiązania wspomnianej Spółki, oraz wzory pełnomocnictw, statutów i t. d.

KUPUJ

WYROBY KRAJOWE

Pamiętaj, że każdy grosz wydany
na towar zagraniczny, pogłębia
— kryzys, zwiększa bezrobocie! —
Wszelkich informacyj dotyczących krajowych źródeł zakupu udziela odwrotnie:

Izba Przem.-Handlowa w Gdyni

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów – Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Kotka piątek	Helsingfors sobota
Cieszyn	—	8. 9.	12. 9.	—	15. 9.
Capella	11. 9.	15. 9.	19. 9.		22. 9.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Rauma — Mantyluoto — Kristinestad — Wasa — Jacobstad — Ixpila — Uleaborg — Kemi,

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Annelise — z Gdyni 6/7. 9. s/s Nordland — z Gdyni 15/16. 9.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — z Gdyni 9/10. 9. s/s Skjöld — z Gdyni 23/24. 9.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Neptun	10. 9.	15. 9.	12. 9.
Minos	17. 9.	22. 9.	19. 9.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 12/13. 9 s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 19/20. 9.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 13/14. 9. s/s Marieholm — z Gdańska 15/17. 9.

Do Helsingborg — Malmö

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 12. 9.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 18/19. 9.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 17. 9.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 19. 9.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 17. 9.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Irene — z Gdańska 8. 9.
s/s Neptun — z Gdańska 15. 9.

Do Hamburga (Hamburg)

Rummel & Burton

s/s Little Evy z — Gdyni 11. 9.
s/s Little Evy — z Gdyni 19. 9.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Hinrich	8. 9.	11. 9.
Albert	15. 9.	18. 9.
Olga	18. 9.	22. 9.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 11. 9.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterranean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Baldwin — z Gdyni 7. 9. — z Gdańska — 6. 9.
s/s Akershus — z Gdyni 14. 9. — z Gdańska — 13. 9.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdyni 17. 9. — z Gdańska 15. 9.
s/s Ursa — z Gdyni 1. 10. — z Gdańska 29. 9.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Bella — z Gdyni 14. 9.
s/s Taeran — z Gdyni 21. 9.
s/s Chorzów — z Gdyni 11. 9. — z Gdańska 14. 9.
s/s Cieszyn — z Gdyni 18. 9. — z Gdańska 21. 9.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.

Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Condor	6. 9.	8. 9.
Oscar Fridrich	10. 9.	12. 9.
Leda	13. 9.	15. 9.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenis. Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Irisen	11. 9.	14. 9.	21. 9.
Cieszyn	18. 9.	21. 9.	28. 9.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 6. 9. — z Gdańska 8. 9. s/s Butt — z Gdyni 17. 9. — z Gdańska 19. 9.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Nereus — z Gdyni 11/12. 9. s/s Orpheus — z Gdyni 18/19. 9.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 11. 9. — z Gdyni 13. 9.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 18. 9. — z Gdyni 20. 9.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 12. 9. — z Gdyni 13. 9.
s/s Lwów — z Gdańska 19. 9. — z Gdyni 20. 9.

Do Leith — Grangemouth

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Haarlem — z Gdyni 14/15. 9. s/s Majorka — z Gdyni 7/8. 9.
s/s Corsica — z Gdyni 14/15. 9.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — 9/10. 9. s/s Skjold — z Gdyni 23/24. 9.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 19. 9. s/s August Schultze — z Gdyni 12. 10.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 19. 9. s/s August Schultze — z Gdyni 12. 10.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Palermo — z Gdyni 25. 9.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ebro — z Gdyni — 20/21. 9.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Gotland — z Gdyni 8. 9. m/s Nordland — z Gdyni 24. 9.
s/s Smaland — z Gdyni 22. 9.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanyork — z Gdyni 9. 9. s/s Scanmail — z Gdyni 16. 9.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 22. 9.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s San Francisco — z Gdyni 16. 9.

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Helacles — z Gdańska 6. 9. — z Gdyni 8. 9.
s/s Equator — z Gdańska 1. 10. — z Gdyni 3. 10.
s/s Aura — z Gdańska 18. 10. — z Gdyni 20. 10.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Dardanus — z Gdyni 15. 9. s/s City of Eastbourne — 6. 10.

Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Madras, Calentta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ceylon — z Gdyni 25. 9. m/s Thalotta — z Gdyni 15. 10.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia ,	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Minnequa — 13. 9.		s/s Minnequa — 26. 9.
s/s Scanyork — 29. 9.		s/s Scanyork — 13. 10.

Linja Gdynia—Ameryka
(Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko — 6. 9.	s/s Kościuszko — 18. 9.
s/s Pułaski — 22. 9.	s/s Pułaski — 4. 10.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Kościuszko — 8. 9.	s/s Kościuszko — 18. 9.
s/s Pułaski — 24. 9.	s/s Pułaski — 4. 10.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings - daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Cieszyn	—	8. 9.	12. 9.	—	15. 9.
s/s Capella	11. 9.	15. 9.	19. 9.	—	22. 9.

Po 16 listopada 1935 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Hinrich	5. 9.	8. 9.	11. 9.
Albert	12. 9.	15. 9.	18. 9.
Olga	15. 9.	18. 9.	22. 9.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	8. 9.	11. 9.	15. 9.

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Hamburga — 15. 9. — w Gdyni — 19. 9.
s/s Little Evy — z Hamburga — 25. 9. — w Gdyni — 28. 9.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Chorzów — 8. 9.
z Rotterdamu — s/s Śląsk — 15. 9.
z Rotterdamu — s/s Bella — 10. 9.
z Rotterdamu — s/s Taernan — 17. 9.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Leda	8. 9.	13. 9.	15. 9.
Butt	11. 9.	17. 9.	19. 9.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Irisen 7. 9.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — s/s Butt 8. 9. — w Gdyni 17. 9.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Neptun	6. 9.	10. 9.	12. 9.	15. 9.
Minos	13. 9.	17. 9.	19. 9.	22. 9.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lech	6. 9.	9. 9.	11. 9.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	13. 9.	16. 9.	18. 9.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lublin	6. 9.	9. 9.	12. 9.
s/s Lwów	13. 9.	16. 9.	19. 9.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi				Przyjazd
	Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdańsk/Gdynia
m/s America		1. 8.	25. 8.	—	24. 9.
m/s Stureholm		8. 9.	15. 9.	21. 9.	14. 10.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia	Przyjazd	
	Santos	Gdynia	Gdańsk
s/s Atlanta	9. 8.	12. 9.	14. 9.
s/s Aura	23. 8.	26. 9.	26. 9.

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	Termin wyjścia								Przypuszczalny termin nadejścia
	Pireus	Istanbul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Palermo	Gdynia-Gdańsk
m/s Nordland	22. 8.	12. 8.	22. 8.		26. 8.	5—8. 8.			16. 9.
m/s Smaland		30. 8.			5. 9.			21/23. 9.	25. 9.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — wychodzi z Casablanca 25. 9. — oczekiwany w Gdyni 10/12. 10.

ADAM TOMASZEWSKI

NOWOCZESNA ORGANIZACJA
URZĄDZEŃ BIUROWYCH

G D Y N I A
ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA
(W domu gdzie Izba Przemysłowo - Handlowa)

KONTA BANKOWE: KOMUN. KASA OSZCZĘDNOŚCI GDYNIA — — — — P. K. O. POZNAŃ NR. 212.758
TELEFON NR. 1055

Hurtowy i detaliczny skład papieru, materjałów piśmiennych i artykułów biurowych.

Księgowość przebitkowa.

Powiększywszy zakres działania, zaopatrzyłem skład swój w duży wybór towaru.

Dostawy do urzędów i biur po niskich cenach.

Korzystne źródło zakupu dla odsprzedawców.

Leonard Hybichow

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca od wagi, miary i ilości towarów. Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA-PORT — Telefon 15-24

Feliks Guziewicz

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów, Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — Tel. 10-25

TOWARZYSTWO SPEDYCYJNE

J. H. BACHMANN

Sp. z o. p.

Starowiejska 26 **GDYNIA** Telefony: 16-93, 16-94

Spedycja lądowa i morska — Specjalność: Przeładunek bawełny

Pacoszyński M.

przysięgły rewizor ksiąg handlowych na obwód Izby Przemysł.-Handlowej w Gdyni, — biegły sądowy w sprawach handlowych i sprawach księgowości spółek akcyjnych oraz instytucyj bankowych.

(Accountant — Expert-Comptable — beeid. Bücher-Revisor)

Biuro buchalteryjno-rewizyjne i organizacyjne

w GDYNI — ul. Antoniego Abrahama 9 — Telefon Nr. 1294

Organizacja księgowości w przedsiębiorstwach wszelkiego rodzaju
Nadzór nad księgowością
Sporządzanie i analiza bilansów
Potwierdzanie bilansów
Opracowywanie sprawozdań rocznych
Reorganizacja i racjonalizacja księgowości
Prowadzenie ksiąg w abonamencie

Sprawy podatkowe. Księgowość przebitkowa i maszynowa. Prospekty bezpłatnie

TREŚĆ

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 15 września 1934 r. | NR. 25

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

KONOSAMENT W ŚWIETLE OBOWIĄZUJĄCYCH PRZEPISÓW I NOWYCH TENDENCYJ ROZWOJOWYCH

III.

Dowolność układania postanowień konosamentu, szczególnie swoboda umieszczania przez przewoźnika klauzul, zwalniających go od odpowiedzialności za przewożony ładunek, wywołały potrzebę ustalenia jednolitych norm dla treści konosamentu. Konwencja Brukselska z dnia 25. VIII. 1924 r. o ujednostajnieniu niektórych zasad konosamentu, przez Polskę podpisana, lecz dotąd jeszcze nie ratyfikowana, czyni tej potrzebie w znacznym stopniu zadość. Ustalając na wstępie zasadnicze pojęcia, jak przewoźnik, umowa o przewóz, statek i ładunek, konwencja zawiera następujące główne zasady (art. 3, 4, 5, 6):

I. Przewoźnik winien stosować rozumną staranność (diligence raisonable) przy spełnianiu swego obowiązku przygotowania statku do podróży i uczynienia go zdatnym do żeglugi (état de navigabilité),[1]) należytego zaopatrzenia, obsadzenia statku załogą oraz przygotowania poszczególnych pomieszczeń na statku dla ładunku. Jeżeli nie zastosuje on takiej staranności, ponosi odpowiedzialność za uchybienia i wynikłe z nich straty oraz szkody w ładunku. Z ładunkiem winien on przy załadowaniu, rozmieszczeniu, w drodze i wyładowaniu obchodzić się odpowiednio, troskliwie (de façon appropriée et soigneuse).

W konosamencie należy wymienić umieszczone na dostarczonym ładunku główne znaki, które winny być dokładne i czytelne, liczbę pak (skrzyń) lub poszczególnych sztuk, względnie ilość i wagę oraz stan i zewnętrzny wygląd ładunku. Konosament zawierający powyższe dane, stwarza domniemanie, że ładunek został przyjęty na statek tak, jak te dane w konosamencie wykazują. Przeciwdowód jest dopuszczony.

Załadowcę uważa się za gwarantującego dokładność podanych przez niego znaków, liczb względnie ilości oraz wagi ładunku. Odpowiada on za wszelkie straty i wydatki, wynikłe z niedokładności deklarowania ładunku.[2])

Po przyjęciu ładunku na statek winien przewoźnik, kapitan, albo ajent przewoźnika wydać załadowcy na jego żądanie konosament „Załadowane' itd" (Connaissement „Embarqué" — „Shipped").[3])

Postanowienia dotyczące powyżej wymienionych obowiązków przewoźnika i odpowiedzialności jego za ładunek obowiązują bezwzględnie i wszelkie postanowienia umowne (klauzule), zwalniające go od odpowiedzialności za straty i szkody w ładunku, wynikające z naruszenia powyższych obowiązków lub zmniejszające tę odpowiedzialność, są nieważ-

[1]) tak samo § 509 Khn.

[2]) Khn nie przewiduje specjalnej takiej gwarancji po stronie załadowcy. Jeżeli załadowca zadeklarował ładunek niedokładnie lub fałszywie odpowiada on według § 563 Khn wobec przewoźnika i innych osób za wszelkie szkody i straty, wynikłe dla przewoźnika i innych osób z niedokładnego lub fałszywego zadeklarowania ładunku.

[3]) t. zw. „Abladekonnossament". Mniej praktykowany jest konosament, którego brzmienie rozpoczyna się „Received for shipment" (Ubernahmekonnossament).

ne (sont nules, non avenues et sans effet).[4]) Natomiast zwiększenie odpowiedzialności w drodze umowy jest dopuszczalne.

Wszelkie roszczenia z tytułu utraty i uszkodzenia ładunku przedawniają się w przeciągu roku od dnia wydania go ze statku względnie dnia, którego miał być wydany.[5])

II. W razie strat i szkód (pertes et dommages) w ładunku, wynikłych według twierdzenia poszkodowanego z zaniedbania przez przewoźnika obowiązku przygotowania w należyty sposób statku do żeglugi i przewozu danych ładunków, ciężar dowodu na okoliczność, że przewoźnik spełnił swoje obowiązki i stosował rozumną staranność przewoźnika, leży po jego stronie.

Za straty i szkody w ładunku, spowodowane przez okoliczności o charakterze siły wyższej i podobne (niezawiniony przez przewoźnika ogień, wypadki i niebezpieczeństwa w żegludze, wojna, konfiskata, niezawinione zajęcie sądowe statku, działania władzy, strajk, lokaut, rozruchy, zarządzenia kwarantannowe), działania i zaniechania załadowcy i właściciela ładunku lub ich ajentów i zastępców, następnie niedostateczne opakowanie, niedokładność i braki w znakowaniu, naturalne właściwości, braki w ładunku, niedostrzegalne mimo stosowania rozumnej staranności, jak również straty i szkody wynikające z przeprowadzenia akcji ratowniczej, ani przewoźnik ani statek nie odpowiadają.

Przewoźnik nie odpowiada również za straty i szkody w ładunku, wywołane uchybieniami w nawigacji i administracji statku ze strony kapitana, innego członka załogi, pilota i innych osób pomocniczych przewoźnika, co stanowi pewną inowację w kierunku zmniejszenia jego ustawowej odpowiedzialności, wynikającej z Khn.[6]) Inowacją w tym kierunku jest także postanowienie, że przewoźnik i statek odpowiadają za integralność ładunku tylko do pewnej sumy, mianowicie 100 Ł za każdą jednostkę lub pakę (skrzynię), chyba że zarówno rodzaj jak i wartość ładunku zostały podane przez załadowcę przed załadowaniem i wpisane do konosamentu. Podwyższenie tej sumy w drodze umowy jest dopuszczalne. Odpowiedzialność przewoźnika i statku za szkody i straty w ładunku odpada w razie zadeklarowania ładunku w konosamencie rozmyślnie fałszywie co do rodzaju lub wartości.

III. Przewoźnik może ze swych praw, przewidzianych w konwencji, zrezygnować albo swą odpowiedzialność za ładunek, ustaloną w konwencji w drodze umowy zwiększyć, winno to jednak w konosamencie być wyraźnie zaznaczone.

Postanowienia konwencji zasadniczo nie dotyczą szartpartji. Konosamenty, wystawione obok szartpartji, podpadają pod postanowienia konwencji.

Postanowienia konwencji nie mogą być przeszkodą do umieszczania jakiegokolwiek dozwolonego postanowienia w przedmiocie odpowiedzialności za szkody, powstałe w awarji wspólnej. Strony mogą zgodzić się także na inne warunki, aniżeli przewidziane w konwencji, byleby nie sprzeciwiały się porządkowi publicznemu (l'ordre public), ale tylko wtedy, jeżeli nie będzie wystawiony konosament i warunki zostaną wpisane do zaświadczenia ładunkowego (récépissé), nie mogącego być przedmiotem obrotu handlowego (non négociable). Ale taka umowa nie może dotyczyć zwykłych ładunków, nadawanych w wykonywaniu zwykłych tranzakcyj handlowych (cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires), lecz tylko ładunków nadzwyczajnych, w odniesieniu do których zawarcie specjalnej umowy jest uzasadnione.

Jak widzimy, konwencja stara się wprowadzić pewną stabilizację zasad konosamentu z uwagi na ich płynność, istniejącą wskutek swobody umieszczania w konosamencie najróżniejszych klauzul, dzięki którym wszelka odpowiedzialność przewoźnika za integralność przyjętego na statek ładunku staje się iluzoryczną.

Dr. Władysław Sowiński.

[4]) Od szeregu zasadniczych obowiązków nie może się przewoźnik uwolnić przez umieszczenie klauzul w konosamencie. W stosunku do Khn stanowi to zasadniczą zmianę, gdyż odnośne przepisy Khn są dyspozytywne i umożliwiają uwolnienie się od odpowiedzialności za ładunek, z wyjątkiem odpowiedzialności za złą wolę.

[5]) Tak samo w § 903, p. 2 Khn.

[6]) § 485 Khn przewiduje szerszą odpowiedzialność przewoźnika, mianowicie za wszelkie uchybienia członków załogi, a więc i kapitana, popełnione przy wykonywaniu jakichkolwiek czynności służbowych.

Wiadomości z Gdyni

WYBORY DO IZBY.

W dniu 4. bm. odbyło się pierwsze posiedzenie Głównej Komisji Wyborczej pod przewodnictwem Komisarza Wyborczego p. inż. **Celichowskiego.**

Podczas posiedzenia tego ustalone zostały obszary 7 obwodów wyborczych, na które okręg Izby naszej został podzielony. W każdym obwodzie wyznaczono po jednej lokalnej komisji wyborczej w składzie 5 członków i 5 zastępców. 1-szy obwód wyborczy z siedzibą w Gdyni obejmuje miasto Gdynię, powiaty

Morski i Kartuzki; 2-gi obwód z siedzibą w Starogardzie obejmuje powiaty Starogardzki, Kościerski i Tczewski; 3-ci—z siedzibą w Grudziądzu obejmuje m. Grudziądz, powiaty Grudziądzki, Chełmiński i Świecki; 4-ty — z siedzibą w Chojnicach obejmuje powiaty Chojnicki, Sępoleński i Tucholski; 5-ty z siedzibą w Toruniu obejmuje miasta Toruń i Inowrocław oraz powiaty Toruński, Inowrocławski i Wąbrzeski: 6-ty — z siedzibą w Brodnicy obejmuje pow. Brodnicki, Lubawski i Działdowski; 7-my — z siedzibą w Bydgoszczy obejmuje m. Bydgoszcz, powiaty Bydgoski, Wyrzyski i Szubiński.

Termin wyłożenia list wyborczych ustalono na 26 września, listy wyborcze wyłożone będą w lokalach miejscowych Komisyj Wyborczych w ciągu dwóch tygodni. Listy kandydatów powinny być zgłoszone na ręce Przewodniczącego Głównej Komisji Wyborczej nie później, jak w ciągu 3 tygodni od dnia wyłożenia list uprawnionych do głosowania.

Podczas tego samego posiedzenia obrano na zastępcę przewodniczącego Głównej Komisji Wyborczej p. Dyr. Izby Mgr. pr. Henryka Krupskiego.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W SIERPNIU 1934 r.

Ogólne obroty towarowe w sierpniu br. osiągnęły nienotowaną dotychczas *rekordową* liczbę *655.277,6 t.* — o przeszło 32 tysiące ton zatem wyższą od dotychczasowego rekordu obrotów miesięcznych, osiągniętego w listopadzie 1933 r. (622.632,3 t.) oraz o 137.162,9 t. wyższe od lipca br. Od sierpnia 1933 r. obroty miesiąca sprawozdawczego wyższe są o przeszło 92 tysiące ton (562.901,1 t.) Na przywóz przypada 80.941,9 t. oraz na wywóz 574.335,7 ton.

Analizując bliżej poszczególne składniki importu i eksportu należy stwierdzić, iż import w miesiącu sprawozdawczym wykazał spadek o przeszło 19 tysięcy ton w stosunku do lipca br. oraz wzrost o przeszło 1 tysiąc ton w stosunku do lipca br. oraz wzrost o przeszło 1 tysiąc ton w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego.

Spadek przywozu w sierpniu wywołały w pierwszym rzędzie następujące towary: ryż surowy — 6.452 t. (14.504 t.), kawa, kakao i herbata — 620 t. (1.112 t.), tytoń — 304 t. (526 t.), żużle Thomasa — 6.814 t. (9.100 t.), nasiona oleiste różne — 8.305 t. (9.538 t.), kauczuk — 486 t. (754 t.), asfalt — 268 t. (476 t.), ruda żelazna — 2 t. (4.989 t.), piryty — 1.785 t. (6.996 t.), miedź — 1.044 t. (1.273 t.), cynku brak, (154 t.), celuloza — 688 t. (1.140 t.), papa, tektura i papier — 350 t. (1.060 t).

Do towarów, których przywóz wzrósł w sierpniu należą przedewszystkiem: śledzie — 1.346 t. (1.000 t.), tłuszcze zwierz. surowe — 1.376 t. (649 t.), skóry — 2.535 t. (2.154 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 240 t. (188 t.), garbniki — 1.563 t. (799 t.), złom żelazny — 32.432 t. (28.902 t.), wyroby żelazne i stalowe — 366 t. (105 t.), maszyny, aparaty i części — 231 t. (152 t.), szmaty — 741 t. (392 t.), oraz juta — 1.137 t. (1.040 t.)

— Eksport w sierpniu osięgnął liczbę rekordową tak w stosunku do sierpnia roku ubiegłego, jak również lipca r. b. Na uzyskanie tak poważnej liczby wywozu (574.335.7 t.) złożyły się w pierwszym rzędzie następujące pozycje towarów: ryż — 1256 t. (w lipcu brak — w tem 1.102 t. na statkach żeglugi dalekomorskiej do W. M. Gdańska), bekony — 1.891 t. (1.683 t.), wędliny — 364 t. (201 t.), masło — 646 t. (638 t.), jaja — 2.509 t. (731 t.), deski i łaty — 32.322 t. (25.020 t.), wyroby z drzewa — 544 t. (477 t.), klepki — 294 t. (w lipcu brak), dykty — 659 t. (431 t.), *węgiel eksportowy — 458.295 t.* (383.870 t.), węgiel bunkrowy — 17.519 t. (15.723 t.), koks — 31.558 t. (17.310 t.), nawozy azotowe — 2.940 t. (w lipcu brak), biel cynkowa — 217 t. (113 t.), wyroby żelazne i stalowe — 2.094 t. (1.719 t.). blacha cynkowa — 750 t. (357 t.), celuloza — 1.121 t. (342 t.), bawełna — 142 t. (6 t.), materjały i wyroby włókniste — 742 t. (615 t.)

Do towarów, których wywóz w sierpniu zmniejszył się, należą przedewszystkiem: mąka ryżowa i pastewna — 250 t. (800 t.), cukier — 6.863 t. (14.314 t.), sól — 20 t. (200 t.), makuchy — 1.884 t. (1.916 t.), meble gięte — 246 t. (306 t.), wyroby koszykarskie — 15 t. (60 t.), szyny kolejowe — 1.002 t. (4.955 t.), cynk — 696 t. (548 t.), papa, tektura i papier — 861 t. (1.252 t.)

Zamorskie obroty towarowe w miesiącu sprawozdawczym szczegółowo ilustruje następujące zestawienie:

IMPORT:	w tonach
ryż surowy	6.452
owoce świeże	702
owoce suszone	9
orzechy i migdały	10
korzenie	47
kawa, kakao i herbata	620
tytoń	304
napoje alkoholowe pr. wina	59
śledzie	1.346
sadze	70
żużle Thomasa	6.814
tłuszcze zwierz. sur.	1.376
skóry	2.535
nasiona oleiste różne	8.305
oleje	168
żywica	541
kauczuk	486
wyroby gumowe	65
tłuszcze i oleje roślinne	240
asfalt	268
garbniki	1.563
farby	13

ruda żelazna	2
piryty	1.785
złom żelazny	32.432
miedź	1.044
cyna	6
metale różne	310
wyroby żelazne i stalowe	366
maszyny, aparaty i części	231
samochody i motocykle	40
szmaty	741
celuloza	688
papa, tektura i papier	350
bawełna i odpadki	4.824
juta	1.137
len, konopie, sizal itd.	115
wełna i odpadki	494
różne	4.384
Razem	80.942

EKSPORT:

	w tonach
ryż (w tem 1.102 t. na statkach żegl. dalekomorskiej do W. M. Gdańska)	1.256
mąka ryżowa i pastewna	250
cukier	6.863
sól	20
bekony	1.891
wędliny	364
ptactwo bite	109
masło	646
jaja	2.509
makuchy	1.884
skóry	25
deski i łaty	32.322
wyroby z drzewa	544
klepki	294
dykty	659
meble gięte	246
wyroby koszykarskie	15
węgiel eksportowy	458.295
węgiel bunkrowy	17.519
koks	31.558
nawozy azotowe	2.940
soda	763
karbid	69
salmiak	25
biel cynkowa	217
szyny kolejowe	1.002
wyroby żelazne i stalowe	2.094
cynk	548
blacha cynkowa	750
celuloza	1.121
papa, tektura i papier	861
bawełna	142
materjały i wyroby włókniste	742
różne	5.793
Razem	574.336

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym wykazuje znaczną poprawę w stosunku do ubiegłego miesiąca, jak również sierpnia 1933 r. Zawinęło do portu w sierpniu rb. 430 statków o pojemności 391.558 nrt, wobec 398 statków o pojemności 333 334 nrt w sierpniu 1933 r.

Wyszło natomiast 432 statki o pojemności 389.396 nrt., wobec 414 statków o pojemności 346.449 nrt w sierpniu 1933 r. W porównaniu z poprzednim miesiącem lipcem ruch statków również wykazuje wzrost tak pod względem ilości, jak i pojemności na wejściu i wyjściu. — Zmniejszeniu uległ jedynie średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w sierpniu w porównaniu ze średnim tonażem w lipcu rb. oraz w sierpniu 1933. Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w sierpniu rb. wyniósł 810 nrt.

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 44, oraz średni postój statku — 56.8 godzin.

— Ruch statków w miesiącu sierpniu rb. ilustruje szczegółowo następujące zestawienie:

	Przyszło		Wyszło	
bandera	ilość	n r t	ilość	n r t
Polska	44	55.702	46	54.397
W. M. Gdańsk	2	1.222	5	2.160
Anglja	18	25.685	17	27.740
Czechosłowacja	2	442	2	442
Danja	58	45.712	61	46.497
Estonja	6	2.460	6	2.460
Finlandja	15	14.495	16	15.105
Francja	2	15.108	2	15.108
Grecja	6	14.619	5	12.129
Holandja	9	4.452	8	6.525
Japonja	1	4.292	—	—
Jugosławja	1	5.932	1	5.932
Łotwa	8	5.977	8	5.977
Niemcy	74	39.040	75	40.680
Norwegja	58	24.990	57	25.758
Panama	1	3.071	61	3.071
Rumunja	1	2.215	—	—
Stany Zjedn. Am. P.	7	21.921	7	21.921
Szwecja	130	87.585	129	86.034
Włochy	6	16.181	7	19.805
Z. S. R. R.	1	2.261	1	1.859
Razem	430	391.558	432	389.396

Kolejność bander w sierpniu rb. ukształtowała się w sposób następujący: pierwsze miejsce zajęła bandera szwedzka. drugie — polska. trzecie — duńska, czwarte — niemiecka, piąte — angielska. szóste — norweska, siódme — amerykańska itd. W miesiącu sprawozdawczym pewnemu niekorzystnemu przegrupowaniu uległa bandera niemiecka z 3-go miejsca (w lipcu) na 4-te (w sierpniu), na korzyść bandery duńskiej, która zajęła obecnie 3-cie miejsce, oraz bandera norweska na korzyść bandery angielskiej. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Reprezentowane były bandery 21 państw.

Ruch pasażerów w związku z utrzymującym się nadal sezonem wycieczek morskich. uległ pewnemu zwiększeniu. Osiągnął bowiem

ogólną liczbę 5801 osób wobec 4096 osób w lipcu br. Przyjechało w sierpniu 3197 osób, w tem: 36 osób z Anglji, 2 — z Belgji, 944 — z Danji, 39 — z Finlandji, 461 — z Francji, 345 — z Holandji, 3 — z Niemiec, 4 — Norwegji, 240 — ze Stanów Zjedn. Am. P. oraz 1.125 — ze Szwecji. — Wyjechało natomiast 2604 osób, w tem 216 — z Anglji, 817 — z Danji, 317 — z Finlandji, 461 — z Francji, 2 — z Holandji, 1 — Norwegji, 7 — ze Stanów Zjedn. Am. P., oraz 783 — ze Szwecji.

NOWE POŁĄCZENIE GDYNI Z ABERDEEN.

Currie-Line, która utrzymuje komunikację regularną między Gdynią i Gdańskiem a portami angielskiemi Leith i Grengemouth (Glasgow), z końcem września br. podejmuje bezpośrednią komunikację między portami polskiemi a portem Aberdeen w północnej Szkocji. Podobnie jak do Leith statki będą kursować do Aberdeen co tydzień.

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO ZA MIESIĄC SIERPIEŃ 1934 R.

Węgiel:

Holandja i Belgja: Przyjęty w Holandji i Belgji system przydzielania kontyngentów importowych poszczególnym krajom odbił się ujemnie na eksporcie naszego węgla do tych krajów.

Zafrachtowano szereg statków o wielkości 4/4300 ton do Bruges i Antwerpji po stawce sh. 3/9 za to przy wyładunku dziennym 2000 ton, sh.4/— przy wyładunku dziennym 1500 ton, zaś sh. 4/3 za tonę przy wyładunku dziennym 1000 ton.

Do Holandji wyekspedjowano większą ilość statków o wielkości 25/3000 ton z przeznaczeniem do Rotterdamu lub Amsterdamu po sh. 4/9 przy dziennym wyładunku 1200 ton.

Irlandja: W eksporcie do Irlandji panowało dość znaczne ożywienie. Należy wspomnieć następujące kontrakty, zawarte w okresie sprawozdawczym:

2200	ton	Cork	sh. 6/—	za tonę
2000	„	Dublin	6/—	„ „
2200	„	„	6/—	„ „
3400	„	„	5/—	„ „
3700	„	„	4/10½	„
1500	„	Cork	7/—	„ „
1700	„	Dundalk	6/9	„ „
1700	„	Limerick & Foynes	8/—	„ „
1800	„	„ „	7/6	„ „
1100	„	Waterford	8/—	„ „
1100	„	Drogheda	7/9	„ „

Danja: Na skutek konkurencji węgla angielskiego eksport do Danji kształtował się nadal niekorzystnie. Zafrachtowano nieznaczną ilość statków i tyt. przykładu można wymienić:

1500	ton	Odense	sh. 4/9	za tonę
2/2500	„	Mariagerfjord	4/1½	„ „
			1200 ton wyładunku	
1/1300	ton	Aarhus	sh. 5/—	za tonę
700	„	Nyköbing Falster	5/9	„ „

Norwegja:

2300	ton	Greaker	sh. 5/—	za tonę
2200	„	Stavanger	4/3	„ „
4000	„	Tromsö	4/—	„ „

Szwecja:

2500	ton	Norrköping	sh. 4/—	za tonę
2500	„	Wallvik	4/9	„ „
2100	„	Stugsund	4/9	„ „
1500	„	Uddevalla	4/10½	„

Finlandja: Również w Finlandji wprowadzony system kontyngentów łącznie z silną konkurencją węgla angielskiego odbił się na naszym eksporcie w sposób niekorzystny. Znane są następujące kontrakty, zawarte w sierpniu br.

2 × 3000	ton	Kirkoniemi	sh. 3/9	za tonę
2 × 1800	„	Trangsund	3/10½	„ „
2800	„	Koivisto	3/9	„ „

Morze Śródziemne: Na tutejszym rynku frachtowym było znaczne zaoferowanie większych partyj węgla, przeznaczonych do Włoch, dla których wynalezienie odpowiedniego tonażu natrafiało na znaczne trudności. W związku z tem stawki frachtowe wykazywały tendencję zwyżkową.

Znane są następujące kontrakty:

3500	ton	koksu	Genua	sh. 11/9	za tonę
8000	„	„	G. S. S. L.	8/6	„ „
7000	„	„	„	9/—	„ „
8000	„	„	„	9/—	„ „
8000	„	„	„	9/—	„ „
7000	„	„	„	9/—	„ „
75/7800	„	„	Wenecja lub Triest	9/9	„ „
5/5800	„	„	Spalato lub Suzak	9/11	„ „
5500	„	„	Piräus	9/3	„ „
5700	„	„	Algier	9/9	„ „

Wbrew zapowiedziom coroczna jesienna zwyżka frachtów na drzewo nie zaznaczyła się jeszcze w tym roku. Główną przyczyną tego zjawiska jest niewątpliwie nadmierne zaoferowanie tonażu w stosunku do ładunków, znajdujących się na rynku frachtowym. Również nadzieje armatorów Morza Bałtyckiego i Północnego na zwiększony eksport papierówki z Rosji tylko częściowo zrealizowały się, natomiast większość zapotrzebowania na ten materjał została pokryta w Kanadzie.

Anglja: Eksport materjałów tartych nadal ożywiony. Poza statkami linjowemi zafrachtowano cały szereg statków trampowych, przeważnie skandynawskich lub niemieckich.

Za statki o normalnej wielkości 6/800 std. D. B. B. z Gdańska do Londynu płacono sh. 27/— za std. na warunkach Baltwood net.

Za partje przeznaczone do Hull musieli eksporterzy płacić stosunkowo więcej, gdyż trwający od dłuższego czasu zator w dokach drzewnych tego portu nie został dotychczas usunięty. Statki oczekiwały w Hull 10 do 14 dni na wolne miejsce wyładunku. Stawka, kwotowana w sierpniu za ładunki całostatkowe DBB Gdańsk/Hull, wynosiła około sh. 34/— za std. na warunkach Baltwood gross.

Z Gdyni do portów angielskich wyekspedjowano cały szereg statków trampowych. Tyt. przykładu można wymienić następujące kontrakty, wykonane w okresie sprawozdawczym:

duński statek	— 650 std.	Gdynia/Cardiff
,, ,,	— 650 ,,	Gdynia/Londyn S. C. D.
niem. statek	— 300 std.	Gdynia/Southampton
,, ,,	— 300 ,,	Gdynia/Londyn River
duński statek	—1000 std.	Gdynia/Londyn S. C. D.
,, ,,	— 650 ,,	Gdynia/Londyn S. C. D.

Holandja: Zaoferowanie większych ładunków, przeznaczonych do portów holenderskich, było minimalne. Praktycznie biorąc, statki linjowe były w stanie przewieźć całość towarów, pojawiających się na tutejszym rynku.

Belgja: W ubiegłym miesiącu panowało dość znaczne ożywienie w eksporcie zboża z nowych zbiorów i spodziewane jest jeszcze większe natężenie eksportu we wrześniu.

Zafrachtowano cały szereg statków trampowych przeważnie z Gdańska do Antwerpji po stawce od sh. 3/9 w złocie za 1000 kg do sh. 4/— w złocie.

Francja: Poza statkami linjowemi zafrachtowano szwedzki statek dla ładunku 1000 std. D. B. B. z Gdańska do 3 portów zachodnich wybrzeży Francji, oraz fiński statek 125 std. z Gdańska do zach. wybrzeży z datą załadunku we wrześniu.

Danja: Na skutek wiadomości o udzieleniu zamówień przez duńskich importerów zboża na francuską pszenicę wśród tutejszych eksporterów wytworzyła się dążność do wyczekiwania dalszych wypadków. Przy transakcjach pozytywnych warunkiem sprzedaży była natychmiastowa dostawa wskutek czego płacono stawki nieco wyższe od poprzednio notowanych.

Za partje, przeznaczone do jednego dobrego duńskiego portu, położonego nie bardziej na północ od Aarhus, płacono Rmk. 5.— za 1000 kg zboża ciężkiego. Za owies stawka frachtowa była wyższa o ca Rmk. 1.— na tonie.

Partje, przeznaczone do portów, położonych nie bardziej na północ od Aalborg, opłacały Rmk. 0,50 za tonę więcej od partyj, przeznaczonych do portów położonych poniżej Aarhus, zaś do Limfjord płacono dalsze Rmk. 0,50 za tonę drożej, tj. Rmk. 6,— za tonę.

AWANSE W POLSKIEJ MARYNARCE HANDLOWEJ

Dnia 12. IX. br. pod przewodnictwem dyrektora Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowskiego odbyło się w gmachu Urzędu Morskiego posiedzenie Komisji Kwalifikacyjnej dla orzekania o awansach w polskiej marynarce handlowej. Komisja po rozpatrzeniu podań przyznała dyplomy następującym kandydatom:

pp. Deyczakowski Zygmunt, dypl. kapt. żegl. wielkiej

Kosianowski Władysław, dypl. kapt. żegl. wielkiej

Wiśniowski Eustachy, dyplom kapt. żegl. wielkiej

Żurawski Jan, dyplom kapt. żegl. wielkiej

Dybek Tadeusz, dyplom por. żegl. wielkiej

Łukawiecki Edward, dyplom por. żegl. wielkiej

Nowaczyński Janusz, dyplom por. żegl. wielkiej

Ryncki Władysław, dyplom por. żegl. wielkiej,

Chojnacki Władysław, dyplom por. zegl. małej

Dubieński Józef, dyplom por. żegl. małej

Kot Zygmunt, dyplom por. żegl. małej

Nagiel Mieczysław, dyplom por. żegl. małej

Szreiber Dymitr, dyplom por. żegl. małej
Szreiber Jan, dyplom szypra I kl.
Bomba Franciszek, dyplom mech. I kl.
Czajkowski Jerzy, dyplom mech. I kl.
Czerski Wojciech, dyplom mech. III kl.
Milewski Szymon, dyplom mech. III kl.
Płeuss Jerzy, dyplom mech. III kl.
Szozda Bolesław, dyplom mech. III kl.
Uliński Stefan, dyplom mech. III kl.
Cybulski Edward, dyplom mech. I kl.
Heinitz, dyplom mech. I kl.
Sokołowski Marcin, dyplom mech. II kl.
Słonina Augustyn, dyplom mech. II kl.

Pozatem Komisja dopuściła do egzaminu w charakterze eksternów w Państw. Szkole Morskiej dla uzyskania dyplomów szypra II kl. — Góreckiego Edmunda i Nowaka Czesława, dla uzyskania dyplomu maszynisty I kl. — Rosego Karola i Klima Konrada dla uzyskania dyplomu na maszynistę II kl.

PROKLAMOWANIE STRAJKU W PORCIE GDYŃSKIM PRZEZ ZWIĄZEK ZAWODOWY TRANSPORTOWCÓW.

W dniu 9. bm. Związek Zawodowy Transportowców proklamował strajk przeciwko legalnym rozporządzeniom Ministerstwa Opieki Społecznej. Ze względu na to, że zastrajkowali robotnicy portowi, należący tylko do tego związku, zaś należący do dwóch innych związków robotników portowych pracy nie porzucili, przeładunek w porcie odbywa się już poczynając od drugiego dnia strajku, normalnie, tak że wedle informacyj Urzędu Morskiego, żaden statek na przeładunek nie oczekiwał.

ZARZĄDZENIE KOMISARZA GENERALNEGO POŻYCZKI NARODOWEJ Z DNIA 22 SIERPNIA 1934 R. W SPRAWIE SKUPU I ZASTAWU OBLIGACYJ POŻYCZKI NARODOWEJ W WYPADKACH LOSOWYCH.

Na zasadzie § 3 rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 25. 5. 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr. 47 poz. 416) o wydawaniu obligacyj 6% Pożyczki wewnętrznej oraz zasadach ich obrotu i w związku z p. 1 lit. 7 obwieszczenia mego z dnia 8 sierpnia 1934 r. o przelewach obligacyj Pożyczki Narodowej — podaję do wiadomości, że skup lub zastaw obligacyj Pożyczki Narodowej zostanie umożliwiony subskrybentom:

a) w wypadkach całkowitej utraty przez nich środków egzystencji,

b) w razie zniszczenia ich majątku na skutek klęsk żywiołowych.

c) w ciężkich wypadkach losowych.

Zezwolenia udzielane będą na podstawie umotywowanych podań, skierowanych do mnie, przyczem w podaniach należy wymieniać numery i odcinki obligacyj Pożyczki Narodowej, przeznaczonych do sprzedaży lub zastawu oraz wyraźnie wskazać czy petent stara się o skup czy zastaw obligacyj.

Zgodność przytoczonych w podaniu motywów z faktycznym stanem rzeczy powinna być stwierdzona:

1) w podaniach pracowników państwowych, samorządowych, przedsiębiorstw państwowych i samorządowych — przez ich władze służbowe.

2) w podaniach rzemieślników — przez Izby Rzemieślnicze,

3) w podaniach przemysłowców i kupców — przez Izby Handlowo-Przemysłowe,

4) w podaniach rolników — przez Izby Rolnicze, ewent. przez urzędy gminne,

5) w podaniach właścicieli nieruchomości — przez Polski Związek Zrzeszeń Własności Nieruchomości Miejskiej w Polsce,

6) w podaniach lekarzy — przez Izbę Lekarską,

7) w podaniach adwokatów — przez Radę Adwokacką,

8) w podaniach notarjuszy i pisarzy hipotecznych — przez Związek Notarjuszów i Pisarzy Hipotecznych,

9) w podaniach architektów — przez Związek Stowarzyszeń Architektów Polskich,

10) w podaniach pracowników umysłowych prywatnych — przez Rady Okręgowe Unji Związków Zawodowych Pracowników Umysłowych,

11) w podaniach pracowników fizycznych bezrobotnych — przez Urzędy Pośrednictwa Pracy.

Do stwierdzania motywów podań we wszystkich wyliczonych wypadkach jak i w wypadkach niewymienionych, powołane są również lokalne władze administracyjne. Petent więc może w celu otrzymania stwierdzenia zgodności motywów z faktycznym stanem rzeczy odnieść się po opinję albo do wymienionych związków i instytucyj albo do lokalnych władz administracyjnych.

W razie przychylnego załatwienia podania petent otrzyma odemnie zawiadomienie dokąd winien się udać w celu dokonania sprzedaży lub zastawu obligacyj Pożyczki Narodowej. Skup obligacyj odbywać się będzie po kursie 96 za zł. 100,— im. wart. plus kupon bieżący — zastaw obligacyj po kursie 60 za zł. 100.— im wart.

(—) Minkowski
Komisarz Generalny Pożyczki Narodowej

Wiadomości z portu gdańskiego

IZBA DLA HANDLU ZAGRANICZNEGO.

W dniu 20. 8. br. ogłoszone zostało rozporządzenie o utworzeniu Izby dla Handlu Zagranicznego. Izba jest instytucją prawa publicznego, a celem jej jest popieranie stosunków handlowych Gdańska z zagranicą. W szczególności ma ona: współdziałać z władzami przez udzielanie informacyj i opracowywanie wniosków oraz opinij w sprawach handlu zagranicznego; wspierać członków w ich stosunkach handlowych z zagranicą; utrzymywać organizację dla podtrzymania i zacieśnienia stosunków handlowych z zagranicą; zorganizować kupieckie sądy polubowne. W sprawach handlu zagranicznego jest Izba dla władz organem opinjodawczym.

Członkami Izby dla Handlu Zagranicznego mogą być właściciele lub kierownicy przedsiębiorstw handlowych lub przemysłowych trudniący się handlem zagranicznym, którzy zgłoszą swe przystąpienie i zostaną przyjęci.

Organami Izby są: prezydjum, Rada i zgromadzenie członków. Prezydjum składa się z prezesa i 2 członków, mianowanych i odwo-

ływanych przez Senat. Prezydjum jest organem reprezentującym Izbę nazewnątrz, kierującym jej działalnością i za nią odpowiedzialnym.

Rada składa się z prezydjum i pewnej liczby członków Izby (najwyżej 12), którzy przez zgromadzenie zostaną wybrani. Rada jest organem doradczym dla prezydjum, ponadto może tworzyć komisje dla poszczególnych celów.

Zgromadzenie członków decyduje w sprawach przewidzianych w ustawie, ponadto zaś we wszystkich sprawach przedłożonych mu przez prezydjum może również występować z własnemi wnioskami.

Koszta utrzymania Izby ponoszą członkowie, którzy płacą składki od 20 do 300 guldenów rocznie (składka zwyczajna wynosi 60 guld.); ponadto może ona za specjalne czynności pobierać opłaty.

Izba podlega nadzorowi Senatu.

Pierwsze prezydjum zostało przez Senat gdański mianowane w składzie: Prezes kupiec gdański p. Schnee, członkowie prezydjum: p. dr. Z. Moczyński, prezes Związku Popierania Polsko - Gdańskich Stosunków Gospodarczych i p. Chrzan, syndyk gdańskiej Izby Handlowej.

Utworzenie Izby dla handlu zagranicznego stoi w ścisłym związku z wykonaniem umów polsko-gdańskich, zawartych w dniu 6. 8. br.

UTRUDNIENIA DEWIZOWE WYWOŁUJĄ ZMIANY W EKSPLOATACJI PORTU W HAMBURGU.

W Hamburgu zapowiada się głębsza reorganizacja eksploatacji nabrzeży i składów portowych. Prawdopodobne jest utworzenie prywatnego przedsiębiorstwa eksploatacji nabrzeży, typu „Bremer Lagerhaus Gesellschaft". Jeszcze przed realizacją sprawy przejścia eksploatacji nabrzeży w ręce jednego wielkiego prywatnego przedsiębiorstwa miałby ulec reorganizacji system hamburski składowania tranzytowego i zwykłego. Tu bowiem leży klucz sprawy; już obecnie magazynowanie odczuwa skutki utrudnień obrotu dewizami i będzie odczuwać je coraz bardziej, ulegając pewnym zarządzeniom; właściwą drogą wyjścia z sytuacji ma być prywatna eksploatacja nabrzeży.

PRZYGOTOWANIA DO ZAPROWADZENIA WOLNYCH PORTÓW W STANACH ZJEDNOCZONYCH

Komisja międzyministerjalna, wyznaczona w Stanach Zjednoczonych celem stworzenia wolnych portów ukończyła obecnie swe prace. Większość wielkich portów Stanów złożyło wnioski i przyznanie im praw wolnych portów. Celem tego wielkiego projektu jest, aby organizacja wolnych portów przyczyniła się do rozwoju handlu tranzytowego Stanów Zjednoczonych.

RUCH PORTOWY LENINGRADU W LIPCU

Według źródła sowieckiego do portu leningradzkiego weszło w lipcu 98 statków, w tem 40 zagranicznych. Przeładowano 229.000 ton towarów. Ruch ten i przeładunek uważany jest za normalny dla tej pory roku, chociaż miał się dawać odczuwać brak magazynów, z których połowa nie jest jeszcze przystosowana do przyjęcia towaru na zimę.

ITALJA POPIERA SWE POŁĄCZENIA Z POŁUDNIOWĄ AFRYKĄ.

Gazetta Ufficiale ogłosiła dekret przyznający na 5 lat subwencje dla towarzystw Italia i Navigazione Libera Triestino, między innemi za stałe połączenia z Afryką Południową.

Za samą obsługę linji Genua — Południowa Afryka statkami regularnemi „Duilio" i „Giulio Caesare" towarzystwo „Italia" otrzymuje rocznie 18,75 mil. subwencji.

Jest rzeczą ciekawą, że oba towarzystwa otrzymują równocześnie subwencję od rządu południowo-afrykańskiego w wysokości 40.000 funtów szterlingów rocznie.

PROJEKT 8-GODZINNEGO DNIA PRACY MARYNARZY W SZWECJI ZOSTAŁ ODRZUCONY.

Projekt ustawy wprowadzającej 8 godzinny dzień pracy w marynarce szwedzkiej nie przeszedł: najpierw w Izbie uchwalono większością 87 głosów przeciwko 84, że należy odczekać opinji w tej sprawie międzynarodowej konferencji, którą B. I. T. (Międzynarodowe Biuro Pracy) zwołuje w przyszłym roku w Genewie. Następnie Senat znaczną większością odrzucił projekt, z motywem, iż obecny kryzys nie pozwala obciążać przedsiębiorstw żeglugowych nowemi ciężarami.

KONSEKWENCJE LOGICZNE NIEZWYKŁEJ KLAUZULI - OBOWIĄZUJĄ

Niedawno francuski sąd arbitrażowy rozpatrywał skargę Norweskiego Związku Armatorów przeciwko ekspedytorowi, który frachtował statek, należący do związku, na przewóz rudy z Setubal. W umowie była umieszczona klauzula, że czas oszczędzony przy ładowaniu może być doliczany do czasu wyznaczonego na wyładowanie. Tymczasem okazuje się, że przy wykorzystaniu oszczędności czasu na ładowaniu powstały przy wyładowaniu warunki do zwrotu za pośpieszne wyładowanie przed terminem (dispatch money), które sobie frachtujący obliczył, powołując się na umowę frachtową.

Sąd arbitrażowy przyznał słuszność frachtującemu. Sąd stwierdził przytem, że zazwyczaj czas ładowania nie łączy się z czasem wyładowania, lecz skoro wprowadzono niezwykłą w praktyce klauzulę, to należy wyciągnąć stąd wszystkie konsekwencje i uznać, że dispatch money może być obliczane ze zsumowanego czasu ładowania i wyładowania, mniej faktyczne ładowanie i wyładowanie.

CZY NIEBIESKA WSTĘGA OCEANU OSTATECZNIE PRZEJDZIE DO ANGLJI

Niebieska wstęga oceanu, po wydarciu jej „Mauretanji" przez Niemcy przeszła następnie do Italji (na trasie Gibraltar—New York). Obecnie spodziewane jest przejście jej w kwietniu 1935 r. do „Normandie", poczem z pewnością przejdzie ona do „Britanii", alias „Victorii" budującej się obecnie dla Cunarda w Anglji.

Statek nie jest jeszcze ochrzczony i niektóre szczegóły o nim, zwłaszcza dotyczące maszyn trzymane są w tajemnicy. Pojemność jego wyniesie 73 000 ton brutto, przy wadze własnej przeszło 50 000 ton. Siła turbin około 200 000 koni maszynowych, śrub cztery. Szybkość drogowa prawdopodobnie osiągnie 30 węzłów. Statek ma być trzykominowy: elewacja kominów nad pokładem przewyższy 20 metrów.

Będzie to zapewne na długie lata „ostatnie słowo" szybkości w komunikacji transatlantyckiej.

Wiadomości celne, importowe i eksportowe

WZROST WYWOZU WĘGLA KAMIENNEGO W R. B.

W ciągu pierwszych 8-miu miesięcy rb. wywóz węgla kamiennego z Polski wykazuje poważny wzrost w porównaniu z analogicznym okresem 1933 r. Ilustruje to poniższe zestawienie (w tys. ton — dane za sierpień i pierwsze 8 miesięcy rb. prowizoryczne):

1934 r.: styczeń 939, luty 732, marzec 798, kwiecień 783, maj 777, czerwiec 729, lipiec 775, sierpień 895, razem 6.428.

1933 r.: styczeń 822, luty 735, marzec 684, kwiecień 583, maj 615, czerwiec 685, lipiec 834, sierpień 813, razem 5.771.

W bież. roku wywieziono więc w okresie styczeń — sierpień o 657 tys. ton węgla kamiennego więcej niż w tym samym czasie r. ub. Procentowy wzrost w r. b. wynosi więc 11,3 proc.

UMOWA HANDLOWA POLSKO - HISZPAŃSKA.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu komunikuje:

„Umowa Handlowa Polsko - Hiszpańska z dnia 7 maja 1930 r. obowiązuje do dnia 25 września 1934 r., ponieważ Rząd Hiszpański ponownie przedłużył termin trwania jej o miesiąc, to jest do daty 25 września rb."

EKSPORT SOLI JADALNEJ DO KANADY.

Dnia 10 września odszedł z Gdyni do Montrealu norweski statek „Siren" z ładunkiem 3.000 ton soli jadalnej (rock salt).

Transport powyższy zasługuje na podkreślenie z tego względu, iż jest to pierwsza próba eksportu soli polskiej do Kanady, który wynosi niespełna tyle, ile wyniósł całkowity eksport soli jadalnej przez port gdyński w w 1933 r.

Przedstawiciel firmy Canpol Limited w Montrealu, która tę sól sprowadza wyraził się z zadowoleniem o sprawności i szybkości załadunku w naszym porcie.

NOWE PRZEPISY IMPORTOWE. NA ŁOTWIE.

W dniu 11 sierpnia rb. weszła w życie ustawa o handlu importowym, regulująca w nowy sposób system importu zagranicznych towarów na Łotwę. Według postanowień jej, wwozić towary na swój lub cudzy rachunek mają prawo jedynie kupcy i przedsiębiorstwa, którym Ministerstwo Skarbu udzieliło odpowiedniego zezwolenia. Zezwolenie zaś takie mogą otrzymać kupcy i przedsiębiorstwa wykupujący świadectwa handlowe 1 lub 2 kategorji, lub przemysłowe 1, 2 lub 3 kategorji i przeprowadzający tranzakcje importowe conajmniej od dnia sierpnia 1930. W szczególnych tylko wypadkach mogą uzyskać zezwolenie kupcy i przedsiębiorstwa, nie odpowiadające powyższym warunkom. Zezwolenia na przeprowadzanie tranzakcyj ważne są jeden rok kalendarzowy, nie mogą być odstępywane, w pewnych zaś wypadkach mogą być cofnięte.

Towary wwiezione przez osobę nie posiadającą zezwolenia na przeprowadzanie tranzakcyj importowych nie będą wydane z komory celnej, komisja zaś walutowa po dniu 1 września br. nie będzie od osób takich przyjmować podań w sprawie przywozu towarów.

Wydane zezwolenia zostają zarejestrowane w specjalnej księdze i zostają niezwłocznie podane do wiadomości Komisji Walutowej.

Opłata za otrzymanie zezwolenia na przeprowadzenie tranzakcyj importowych wynosi 1000 łatów rocznie.

Przepisy ustawy o handlu importowym nie stosują się do instytucyj i przedsiębiorstw państwowych, oraz osób, otrzymujących z zagranicy wypadkowo przesyłki dla własnego użytku. P. I. E.

ZAOSTRZENIE PRZEPISÓW O ZNAKOWANIU JAJ W ITALJI.

Według obowiązujących przepisów musi być każde jajo wwożone do Włoch z zagranicy zaopatrzone w znak kraju pochodzenia. Nazwa kraju pochodzenia winna być w języku włoskim, widoczna (litery conajmniej 2 mm), wyraźna i nie ulegająca starciu; dotąd jednak szczegółowych przepisów w tym kierunku nie było. Obecnie okólnikiem Ministerstwa Skarbu ustalony został sposób znakowania jaj, który pozwala na otrzymanie znaku, w praktyce wystarczająco trwałego.

Sposób ten polega na odciśnięciu znaku przy użyciu odpowiedniego atramentu, oraz na pokryciu w ten sposób otrzymanego odcisku z lakierem, pozwalającym na zabezpieczenie znaku przed próbami usunięcia go, co czynione jest najprostszemi sposobami, jak naprzykład pocieranie sokiem z cytryny.

Atrament może być przygotowany w sposób następujący: rozpuszcza się na zimno w 35 gramach wody 5 gramów białka suszonego, potrząsając często, aby ułatwić rozpuszczenie; dodaje się następnie 4 gramy gliceryny i 7 gramów błękitu 3 B. (zwanego także kolorem bleu diamina 3 B., bleu congo 3 B., bleu naftamina 3 B.) i wstrząsa się długo i starannie, tak, aby masa doskonale się zmięszała.

W ten sposób przygotowanym atramentem nasyca się poduszeczkę i używa do znakowania przy pomocy stempla gumowego.

Jak tylko odcisk wyschnie, pokrywa go się przy pomocy małego pendzelka lakierem zabezpieczającym, który się otrzymuje przez rozpuszczenie 25 gramów gumy syntetycznej typu „Albertolo 117" w 100 gramach czystego benzolu.

Wyżej wymieniony sposób doradzany będzie przez urzędy celne firmom i stowarzyszeniom, gdy się o to zwrócą.

Ustaliwszy tak sposób wyciskania znaku przedstawiającego minimum trwałości uznanej za niezbędną, ustalono, jak powinny postępować komory celne i inne kompetentne organy skarbowe, aby sprawdzić, czy znakowanie jaj, o ile uskutecznione jest zagranicą lub jakkolwiekbądź poza ich ingerencją, odbywa się zgodnie z ustalonemi wymaganiami. P. I. E.

NOWE METODY KONSERWACJI ŚRODKÓW ŻYWNOŚCI W ANGLJI.

Komitet Badania Artykułów Spożywczych przedłożył Departamentowi Badań Naukowych i Przemysłowych sprawozdanie z wyników osiągniętych w ostatnim roku w dziedzinie konserwacji niektórych środków żywności. Interesujące szczególnie jest konserwujące działanie dwutlenku węgla. Mięso wołowe, które dotychczas dla dłuższych transportów musiało być mrożone, da się przechowywać 60—70 dni w stanie chłodzonym, jeśli w atmosferze znajduje się 10—20 proc. dwutlenku węgla. Natomiast bekony wytrzymały w atmosferze czystego dwutlenku węgla w temperaturze 32 stopni — 18 tygodni, w temperaturze zaś 26,6 i 14 stopni aż ośm miesięcy; stan ich był po upływie tego czasu doskonały. Opracowywane są również metody dłuższego przechowywania ryb i śledzi przez mrożenie ich w słonej wodzie.

USTALENIE KWOT DLA KAWY, HERBATY I ZIAREN KAKAOWYCH PRZY OBROCIE KOMPENSACYJNYM.

W związku z obwieszczeniem Ministra Skarbu z dnia 11 października 1933 r. (Monitor Polski Nr. 236 poz. 257) w sprawie towarów zaliczonych do obrotu kompensacyjnego na podstawie § 2, oraz w sprawie wysokości kwot przewidzianych w § 6, ustanowione zostały następujące kwoty dla kawy, herbaty i ziaren kakaowych:

Kawa brazylijska	zł. 30,—	od 100 kg.
Kawa niebrazylijska	zł. 51,—	od 100 kg.
Herbata	zł. 56,—	od 100 kg.
Ziarno kakaowe	zł. 13,50	od 100 kg.
Banany	zł. 50,—	od 100 kg.

Powyższe obowiązuje od dnia 29 sierpnia 1934 r. i dotyczy podań, które poczynając od tego terminu wpłynęły do Ministerstwa Skarbu.

DZIELENIE KONOSAMENTÓW.

W związku z umieszczaniem przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu na zezwoleniach przywozu klauzuli „ważne tylko przy konosamencie, wystawionym w kraju pochodzenia towaru bezpośrednio na porty polskie i bez przeładunku w portach trzeciego kraju", firmy ekspedytorskie w Gdyni napotykały na cały szereg trudności przy dzieleniu konosamentów celnych w wypadkach, gdy towar, który nadszedł do Gdyni na order za jednym konosamentem, był przezna-

czony dla kilku odbiorców. Pomimo wykupienia przez spedytorów konosamentów celnych, Urząd Celny zezwalał na dzielenie tychże tylko na wniosek linij okrętowych. Ponieważ procedura ta utrudniała znacznie pracę ekspedytorom portowym, jedna z firm ekspedycyjnych w Gdyni wystąpiła do Urzędu Celnego z wnioskiem o zmianę odnośnej procedury. Izba stojąc na stanowisku, że po wykupieniu konosamentu, uprawnioną do rozporządzania towarem jest osoba posiadająca konosament celny, prośbę firmy poparła z tem, że w powyższych wypadkach wniosek o dzielenie konosamentów winien być składany nie przez linje okrętowe, lecz przez posiadacza konosamentu.

Urząd Celny zawiadomił Izbę pismem z dnia 6 września br. Nr. II-154/21/34, że przychylił się do powyższego wniosku i ustalił nowy tryb postępowania w odnośnej kwestji.

Tryb ten jest następujący:

Firma ekspedytorska po otrzymaniu z Linji Okrętowej konosamentu celnego, zawierającego towar dla kilku odbiorców, będzie mogła po przedłożeniu odpowiedniej („delivery orders") wraz z konosamentem celnym, przeprowadzić zmianę. Po odpowiedniem oznaczeniu kwitów wydawczych Urząd Celny wyda je przedstawicielowi firmy ekspedycyjnej, konosament celny zaś unieważni i zatrzyma u siebie.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 DO 27 SIERPNIA 1934 R.

ALBANJA. Wprowadzone zostały dodatkowe opłaty celne, które wynoszą obecnie: 16 proc. cła + 1 proc. od wart. od towarów, korzystających z klauzuli największego uprzywilejowania, 18 proc. cła + 1 proc. od wartości od towarów nie korzystających z z klauzuli największego uprzywilejowania i 68% cła + 1 proc. od towarów kategoryj XIV do XVIII nie korzystających z klauzuli największego uprzywilejowania.

ARGENTYNA. Komisja kontroli dewiz zarządziła, że towary, które nadeszły do Argentyny, dla których jednak nie uzyskano „pozwolenia uprzedniego", będą mogły otrzymać przydział dewiz tylko z nadwyżki pozostałej po pokryciu wszystkich „pozwoleń uprzednich" oraz przydziału na cele inne, niż import towarów.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK. Z dniem 2 sierpnia 1934 r. weszły w życie zwyżki cła na bawełniane tkaniny, płótno żaglowe, wyroby powroźnicze.

AUSTRJA. Rozporządzeniem z dnia 27 lipca 1934 r. wprowadzony został podatek od drożdży zarówno produkcji krajowej jak i zagranicznej, który wynosi przy zawartości substancji suchej do 35 proc. — 40 groszy od 1 kg i przy zawartości wyższej — 160 groszy od 1 kg.

BELGJA. W związku z wprowadzeniem kontyngentów na wyroby włókiennicze, odnośne władze wyjaśniają, że tylko 50 proc. importu z roku 1933 będzie dopuszczone do wwozu.

BRAZYLJA. Od dnia 6. 8. 1934 r. wolno eksporterom sprzedawać wszystkie uzyskane za wywieziony towar dewizy bankom prywatnym, stosownie jednak do przepisów obowiązujących określona ich część musi być sprzedana po kursie oficjalnym. reszta zaś po kursie wolnym. Banki obowiązane są tę część dewiz, którą nabyły po kursie oficjalnym odstąpić po tym kursie Bankowi Brazylijskiemu. W ten sposób zniesiony został przepis, że eksporter mógł część dewiz sprzedawać wprawdzie po kursie wolnym ale tylko tym, którzy posiadali pozwolenie dewizowe; obowiązek oddawania części po kursie oficjalnym Bankowi Brazylijskiemu pozostał.

BUŁGARJA. Wywóz nasion oleistych i prosa dozwolony został tylko w razie odstąpienia uzyskanych dewiz Bankowi Narodowemu. Wywóz kukurydzy zbioru 1933 r. dopuszczony jest tylko w drodze kompensaty za towary pierwszej potrzeby.

CEJLON. Dekretem z dnia 25 lipca 1934 r. podwyższone zostało cło na piwo z 1,25 na 3 rupje od galona i obniżone cło na mąkę pszenną z 2 na 1 rupję od cwt.

CZECHOSŁOWACJA. Pozwolenia dewizowe na towary poz. tar. cel. 633 (śrut, makuchy oleiste, wytłoki buraczane) w związku ze zmonopolizowaniem ich przywozu utraciły ważność z dniem 21. 8. 1934 r.

FRANCJA. Dekretem z dnia 31 lipca 1934 r. z mocą obowiązującą od 1 sierpnia rb. weszło w życie rozporządzenie, na mocy którego podwyższone zostały stawki celne o 4 proc. na wszystkie towary z wyjątkiem wymienionych w osobnej liście. W praktyce zwyżka dotyczy większości artykułów przemysłowych oraz niektórych rolnych i hodowlanych.

GRECJA. Zezwolono na import ponadkontyngentowy wyrobów drzewnych, pneumatyków, żelaza i rzemieni poz. 45, 46, 266 a) 4, 5, 6, 61, 62, 63 tar. cel., w drodze 100 proc. kompensaty za towary greckie.

JAMAJKA. Skontyngentowany został import towarów włókienniczych, przyczem przyznany został kontyngent dla Polski w wysokości 20 yardów.

KUBA. Wprowadzone ograniczenia wypłat zagranicznych dla przeciwdziałania ucieczce kapitałów zostały z dniem 14. 7. 1934 r. cofnięte.

LITWA. W związku z zawarciem w dniu 6 lipca 1934 r. traktatu z W. Brytanją przyznane zostały ze strony Litwy zniżki celne na sól, śledzie, superfosfaty, cement, węgiel i koks, opony dla samochodów, blachę żelazną, cynę, wozy osobowe, bawełnianą i wełnianą przędzę, tkaniny bawełniane, wełniane i ze sztucznego jedwabiu, towary kolonjalne. Ze strony W. Brytanji przyznane zostały cła preferencyjne dla Litwy na masło, jaja, nasiona koniczyny, masę drzewną i drewno nawpółobrobione.

NIEMCY. Przydział dewiz w miesiącu wrześniu został ustalony na 5 proc. udzielonych zezwoleń ogólnych.

Na zakupy w czasie Lipskich Targów Jesiennych będą mogli cudzoziemcy zużyć należności zamrożone własne.

NORWEGJA. Rozporządzeniem Rady Państwa został upoważniony Minister Handlu do wydania zarządzeń zmierzających do zapewnienia Norwegji pokrycia należności, jeśli jakiś kraj ogranicza lub utrudnia przekazywanie w tym celu środków płatniczych zagranicę.

PALESTYNA. Na mocy rozporządzenia z dnia 9 sierpnia 1934 r. wciągnięte zostały na listę towarów wolnych od cła maszyny i aparaty, służące do pro-

dukcji wody kolońskiej, perfum i esencyj kwiatowych.

RODEZJA POŁUDNIOWA. Wprowadzona została reglamentacja importu pszenicy. Dla wprowadzenia tego artykułu koniecznem będzie uzyskanie licencji od ministerstwa finansów.

RUMUNJA. Według doniesień prasy projektowana jest podwyżka opłat licencyjnych na towary skontyngentowane przyczem podwyżką opłat licencyjnych mają być objęte również surowce.

TURCJA. Do Ligi Narodów zgłoszono wypowiedzenie układu londyńskiego o rozejmie celnym.

URUGWAJ. Zamierzona reorganizacja systemu ograniczeń dewizowych na razie przeprowadzona nie została i obowiązują w dalszym ciągu przepisy dotychczasowe.

WIELKA RYTANJA. Z dniem 21 sierpnia 1934 r. wprowadzone zostały cła specyficzne na miejsce poprzednich (20 proc. ad valorem) na konserwy owocowe, bez cukru, które przedstawiają się następująco: truskawki, maliny — 9 szyl., porzeczki — 4 szyl., agrest — 3 szyl. i mieszane — 9 szyl.

WŁOCHY. Dekretem z dnia 10 sierpnia 1934 r. wprowadzone zostały kontyngenty na następujące artykuły: ser twardy (poz. 30a): smalec wieprzowy (129); rudę cynkową (274e): szkła oczne (486b): kaolin (556) celuloid w kawałkach, płytach itp. (642a) 2), a) 3), a) 4), a) 5); superfosfaty mineralne i z kości (715a) 1) szczotki ze szczeciny (914b) 2).

Możliwości handlowe i eksportowe

Firma norweska interesuje się importem z Polski żelaznych słupów (masztów) do latarni. P/20430/43/Gą.

Udający się do Palestyny obejmie przedstawicielstwo firm polskich produkujących blachę cynkową, naczynia emaljowane, żelazne, oraz farby i laki. P/20428/43/Gą.

Firma palestyńska zainteresowana jest objęciem przedstawicielstw polskich eksporterów produkujących wyroby tekstylne, szklane, drzewo, komplety skrzynkowe. E/20417/21/Ch.

Agent od kilkudziesięciu lat pracujący na Martynice, pragnie zająć się sprzedażą towarów pochodzenia polskiego. E/20785/3R/Ch.

Na rynku angielskim istnieje zapotrzebowanie na teczki ze skóry chromowej z Polski. P/21136/38/M.

Firma krajowa poszukuje producentów kompletów skrzynkowych dla eksportu na Cypr. P/20360/40/MM.

Firma norweska interesuje się importem z Polski deszczułek dębowych do beczek dla tłuszczów jadalnych. Dostawa znaczniejszych ilości. P/20432/40/MM.

Firma estońska poszukuje w Polsce ca 2000 m^2 posadzki dębowej z dostawą do 1 listopada rb. P/20480/40/MM.

Firma belgijska poszukuje dostawców sosnowych okrąglaków okorowanych. P/20670/40/MM.

Są możliwości zbytu trzciny budowlanej na rynku austrjackim. P/19951/59/MM.

Firma palestyńska agenturowa organizuje dział sprzedaży polskiej produkcji w zakresie branży metalowej, tekstylij, wyrobów drzewnych, chemikalij itp. P/20030/64/R.

Firma kanadyjska poszukuje dostawców artykułów jubilerskich i bursztynowych. P/21214/64/Sz.

Firma kanadyjska poszukuje dostawców zabawek drzewnych. P/21215/64/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Sprawy komunikacyjne

PRACE PRZYGOTOWAWCZE DO REWIZJI ROZKŁADÓW JAZDY.

W związku z mającem nastąpić wkrótce rozpoczęciem prac Minist. Komunikacji nad sporządzeniem nowego rozkładu jazdy pociągów w komunikacji dalekobieżnej, Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni przystąpiła do zbierania materjałów dotyczących dezyderatów sfer gospodarczych okręgu co do zmian, jakich należałoby żądać w przyszłym rozkładzie jazdy.

Uwagi i życzenia nadsyłać należy do Izby do dnia 20 września br. odnośnie pociągów w komunikacji międzynarodowej i do dnia 15 października br. w komunikacji wewnętrznej.

UZUPEŁNIENIE CZESKOSŁOWACKO — POLSKIEJ TARYFY PORTOWEJ

Z dniem 10 września b. r. uzupełniono czeskosłowacko — polską taryfę portową w sposób następujący:

Włączono czeskosłowacko — węgierskie punkty graniczne do taryf artykułowych 40 na owoce, 41 na tłuszcze i oleje, 60 na wełnę i szmaty, 74 na krochmal i klej, 163 na przetwory mięsne, 233 na włókna roślinne, 257 na mąkę mięsną i rybią, i 265 na garbniki i wyciągi garbarskie, zaś czeskosłowacko — austrjackie punkty graniczne do taryf artykułowych 40 na owoce, 74 na krochmal i klej, 156 na tkaniny, 163 na przetwory mięsne i 233 na włókna roślinne. Stawki opłat przewozowych do wzgl. od tych przejść granicznych będą bezwzględnie konkurencyjnemi w stosunku do stawek od innych portów.

Pozatem włączono do tar. art. 41 na tłuszcze i oleje stacje Komarno i Kosice, do tar. art. 60 na wełnę i szmaty Pisek i Strakonice, tar. art. 74 na krochmal i klej stacje Liben i Tabor, tar. art. 79 na szmirgiel, korund i karborund stację Chrastecky Dvur, tar. art. 102 na drzewo stacje Brezno u H i Lucatin, tar. art. 104 na żelazo stacje Kraluv Dvur, Stare Klad-

no i Trnava oraz kilka stacji do tar. art. 156 na tkaniny oraz 233 na włókna roślinne.

Równocześnie włączone będą następujące artykuły do omawianej taryfy: kiełki słodowe, łuski owsiane, nasiona traw, koniczyny, esparsety itp., miąsz pomidorowy, klej z kości, szewski i stolarski, tlenek glinu (kalcynowany wodan glnki), wyroby z blachy żelaznej, także cynkowane, rudy chromu, włókno afrykańskie.

POCZTA LOTNICZA DO BRAZYLJI.

Wobec wielkiego oddalenia południowo-amerykańskich rynków od polskiego producenta i przeszkód, jakie wynikają z konieczności odczekania przynajmniej 6 tygodni na wymianę korespondencji zwykłą drogą, podajemy poniżej dane dotyczące połączenia poczty lotniczej pomiędzy Polską a Brazylją.

Polska posiada obecnie dwa takie połączenia, a mianowicie przez Berlin i linje niemieckie, oraz przez Paryż i linje francuskie.

1) Poczta lotnicza południowo-amerykańska zabierana jest z Berlina samolotem raz w tygodniu — w sobotę i dostarczana do Friedrichshafen, skąd dalej odchodzi albo samolotem, albo — podczas ciepłych miesięcy na północnej półkuli co drugą mniej więcej sobotę — Zeppelinem.

Zamknięcie poczty południowo-amerykańskiej następuje w sobotę o godz. 11 min. 30 w Postamt C. 2 w Berlinie.

Ponieważ sobotnie samoloty z Warszawy do Berlina przybywają o godz. 14 min. 30, tj. po wspomnianem zamknięciu poczty, więc Warszawski Urząd Pocztowy wysyła pocztę lotniczą do południowej Ameryki pociągiem „Warszawa — Zbąszyń“, odchodzącym z dworca Głównego w piątek o godz. 21. min. 37. Poczta wysłana tym pociągiem trafia automatycznie na Postamt C. 2 o godz. 7 min. 43, który ekspedjuje ją dalej.

Poczta wyprawiona tą drogą przybywa do Rio de Janeiro Zeppelinem w środę po południu, samolotem zaś — we czwartek.

Dla skierowania przesyłki pocztowej na linje lotnicze niemieckie, niezbędnem, ale wystarczającem jest oznaczenie na kopercie czerwonym ołówkiem: „mit deutscher Luftpost“.

Zwykła nalepka niebieska nie jest konieczną.

2) Korespondencja przyjmowaną jest przez Pocztę Główną w Warszawie do piątku wieczorem, poczem nazajutrz wyprawianą samolotem do Paryża o godz. 7 rano. Pocztę przeznaczoną do Południowej Ameryki wysyłają z Paryża do Tuluzy, skąd zabiera ją samolot w niedzielę rano i dostarcza do rąk adresata w sobotę rano.

Odlot powrotny następuje w niedzielę.

Z powyższego widać, że połączenie z Rio de Janeiro pocztą lotniczą niemiecką jest dogodniejsze, gdyż tą drogą list dojdzie do rąk adresata w Rio de Janeiro w środę po południu (przy korzystaniu z Zeppelina) lub we czwartek względnie w piątek rano — przy samolotach i adresat ma jeden lub dwa dni na załatwienie sprawy i nadanie odpowiedzi na linję francuską, której samoloty odlatują do Europy w niedzielę z Rio de Janeiro.

List wysłany tą drogą np. w piątek 10 sierpnia dochodzi do rąk adresata w Rio we czwartek 16 sierpnia względnie w piątek 17 sierpnia rano, co pozwala na nadanie odpowiedzi do soboty wieczór 18 sierpnia i na jej otrzymanie w Warszawie w poniedziałek 27 względnie we wtorek 28 sierpnia.

Porto do Brazylji wynosi:

za list:

a) normalna zagraniczna opłata według taryfy do 20 gr	0,60
b) dopłata lotnicza *za każde* 5 gram. lub ułamek:	
linjami niemieckiemi	3,50
linjami francuskiemi	3,60

za karty pocztowe:

a) normalna opłata	0,35
b) dopłata lotnicza:	
linjami niemieckiemi	3,50
linjami francuskiemi	3,60

za druki, próbki i papiery handlowe:

a) normalna opłata według taryfy	
b) dopłata lotnicza *za każde* 25 gramów lub ich ułamek:	
linjami niemieckiemi	3,50
linjami francuskiemi	3,70

Uwagi.

Druki i papiery handlowe przyjmowane są do 2 kg wagi. Przy ekspedycji książek dopuszczaną jest waga 1 tomu do 3 kg.

Próbki mogą być wysyłane do 500 gramów.

Przesyłki pocztowe lotnicze (colis postaux) nie są narazie przyjmowane.

Przy frankowaniu listów do Argentyny, Boliwji, Chile, Paragwaju i Urugwaju dopłata lotnicza wynosi przy korzystaniu z linij niemieckich — 4 złote, przy linjach francuskich — zł 4,20.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

KRONIKA.

— **ŚLEDZIE SOLONE Z POLSKICH POŁOWÓW** na Morzu Północnem przywiózł statek Żeglugi Polskiej Chorzów w dniu 12 września w ilości 560/1 i 380/2. Śledzie zamagazynowano w składach firmy Mewa w porcie rybackim. Jak wiadomo f-a Mewa jest

obecnie jedynem przedsiębiorstwem uprawiającem połowy na Morzu Północnem.

— **IMPORT ŚLEDZI ŚWIEŻYCH W LODZIE Z HAMBURGA** utrzymuje się na stałym poziomie z tendencją zwyżki. W d. 8 bm. statek Tczew, a 11 bm. statek Samland przywiozły razem 19 ton śledzi dla wędzarń gdyńskich. W najbliższym czasie przemysł rybny na Górnym Śląsku będzie sprowadzał dla swych potrzeb surowiec przez Gdynię.

— **IMPORT ŚLEDZI ZAMROŻONYCH Z NORWEGJI** rozpoczął się bardzo wcześnie, gdyż już w dniu 11 bm. statek Jaederen przywiózł do portu rybackiego w Gdyni 250/2 skrzynek. Cały ładunek złożono w Chłodni Rybnej, skąd partjami odchodzi dla potrzeb przemysłu rybnego. Fakt tak wczesnego rozpoczęcia importu śledzi zamrożonych dowodzi dobrego zaprowadzenia się tego artykułu na rynku polskim.

— **IMPORT ŚLEDZI SOLONYCH.** W dniu 11 bm. statek Jaederen wyładował w porcie rybackim w Gdyni 463/2 śledzi islandzkich oraz 143/1 i 237/2 śledzi norweskich. Śledzie islandzkie częściowo ładowano w tym samym dniu do wagonów lodowni, resztę złożono w Chłodni Rybnej.

— **PIERWSZA LICYTACJA ŚLEDZI SOLONYCH NORWESKICH** odbyła się w dniu 13 bm. w Magazynach Tranzytowych w porcie rybackim w Gdyni. Firma norweska Ostensjoe z Haugesund wysłała 300/1 beczek do spedytora w Gdyni, który wyłożył pieniądze na transport i składowe. Wobec braku nabywcy na te śledzie i rosnących kosztów składowego, firma norweska nie płaciła tych kosztów. Wobec tego spedytor w Gdyni uzyskał możność sprzedaży całej partji w drodze licytacyjnej na pokrycie własnych wydatków.

Przykład ten może być jedynie przestrogą dla spedytorów w Gdyni przy dalszem obsługiwaniu importu śledziowego.

— **BUDOWA EKSPOZYTURY DLA URZĘDU CELNEGO W PORCIE RYBACKIM W GDYNI** rozpocznie się w dniach najbliższych, a całkowite wykończenie budowy i otwarcie ekspozytury ma nastąpić w połowie października br.

Na uwagę zasługuje fakt, że budowę finansuje Morski Instytut Rybacki celem stworzenia dogodnych warunków dla skierowania importu rybnego przez port rybacki w Gdyni.

— **BUDOWA SPECJALNEJ ZAMRAŻALNI RYB MORSKICH** w Hali i Chłodni Rybnej ze względu na brak funduszów nie będzie mogła być wykonaną. Brak zamrażalni rybnej powoduje bardzo uciążliwe bezrobocie u rybaków gdyńskich. Obecnie Morski Instytut Rybacki posiada szereg ofert na budowę zamrażalni, którą nie jest w możności zrealizować.

— **SUKCES POKAZOWEJ SMAŻARNI RYB MORSKICH NA TARGACH WSCHODNICH** zachęcił zainteresowane firmy w Gdyni do urządzenia w rozmaitych miastach analogicznej imprezy. Ten bezpośredni kontakt odbiorców krajowych z nowym artykułem spożywczym przyczyni się do szybkiego rozwoju propagandy za spożyciem ryb morskich z polskich połowów.

Targi i Wystawy

POCIĄG — WYSTAWA

W najbliższym czasie rozpocznie objazd po całej Polsce pociąg-wystawa, organizowany przez Centralne Towarzystwo Popierania Wytwórczości Krajowej. Celem imprezy, wzorowanej na analogicznych wystawach zagranicznych, jest propaganda wśród elementów kupieckich i szerokich rzesz konsumentów wytwórczości krajowej oraz walka ze zbędnym importem. W pociągu - wystawie, będącym imprezą o charakterze społecznym, bierze udział cały przemysł polski, upatrując w nim skuteczny środek rozszerzenia rynku wewnętrznego dla swych wyrobów i zapoznania ludności w całej Polsce z możliwościami, jakością i wartością produkcji polskiej. Z punktu widzenia interesów przemysłu gdyńskiego pociąg - wystawa stanowi korzystną okazję do przeprowadzenia w kraju propagandy spożycia ryb morskich i przetworów rybnych, ryżu i innych artykułów wytwarzanych lub przetwarzanych przez przemysł gdyński.

Pojemność rynku krajowego na te artykuły, wskutek braku uświadomienia konsumenta polskiego, nie jest należycie wykorzystana. Pociąg - wystawa jest ruchomą wystawą prób i wzorów produkcji krajowej, przyczem organizacja wystawy uwzględnia dokładnie potrzeby zarówno kupca jak i spożywcy, łącząc ścisłość informacji handlowej z opracowaną przez artystów specjalistów stroną pokazów poglądowych. Pociąg składać się będzie z trzydziestu kilku wagonów, specjalnie na ten cel ofiarowanych przez Ministerstwo Komunikacji. Całość wystawy będzie utrzymana na wysokim poziomie technicznym, będzie ona miała własną obsługę telefoniczną i radjową. Szereg pokazów odbywać się będzie w specjalnym wagonie - ciemni wyposażonym w ekran. Obsługa pociągu składać się będzie z kilkudziesięciu specjalnie wyszkolonych pracowników, którzy przez cały czas będą przy wystawie zatrudnieni. Opierając się na analogicznem doświadczeniu zagranicznem można przypuszczać, że pomysł umieszczenia wystawy propagandy spożycia krajowego w pociągu przyczyni się do spopularyzowania produkcji krajowej a przez to samo do skutecznego zwalczania przywozu zbędnych towarów zagranicznych.

TARGI W RUMUNJI.

W okresie od 6 do 30 września odbywają się w Bukareszcie w Park Carol Targi Przemysłu Rumuńskiego.

10-go września otwarte zostały targi na owoce w miejscowości Tighina (Bessarabja). Targi trwać będą do 10 października.

OBRADY ZARZĄDU GŁÓWNEGO ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

W dniu 10 września 1934 r. obradował w Centrali Związku Zarząd Główny. Na wstępie wygłosił Prezes Związku p. Marchlewski sprawozdanie za okres ostatniego kwartału, poczem wskazał na cały szereg prac pierwszorzędnej wagi, jakie Związek czekają w chwili obecnej. Do spraw tych należy wyjazd delegacji Związku do Warszawy w sprawach podatkowych i reformy ubezpieczeń socjalnych, organizacja branżowa Związku w dostosowaniu do nowej ustawy przemysłowej, wreszcie wybory do Izby Przemysłowo-Handlowej.

Następnie powitał Prezes delegatów Korporacji Kupców Chrześcijańskich w Toruniu, którzy złożyli przyrzeczenie solidarnej współpracy dla dobra kupiectwa pomorskiego.

W dalszym ciągu obrad omawiany był wniosek Towarzystwa Kupców w Bydgoszczy o przyjęcie tegoż Towarzystwa oraz szeregu innych Towarzystw b. Związku Nadnoteckiego do Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu. Wniosek ten poprzedzały ustne konferencje, w wyniku których uzgodniono warunki przyjęcia, które Zarząd Główny jednomyślnie zatwierdził. Ponieważ Okręg Bydgoski wchodzi w skład Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, przeto uchwalono i uzgodniono, że lista wyborcza będzie jedna i wspólna. W ten sposób uczyniono pierwszy krok do fuzji organizacji bydgoskiej ze Związkiem Towarzystw Kupieckich na Pomorzu. W dyskusji dano wyraz wielkiemu zadowoleniu z powodu wzmocnienia solidarności kupieckiej. Następnie upoważniono Centralę do uzgadniania kandydatur w poszczególnych okręgach wyborczych. Roczny Walny Zjazd Delegatów Związku odbędzie się w niedzielę, dnia 25 listopada rb., w którym to dniu odbędą się również wybory ze zrzeszeń. Zjazd ten kończy 15-lecie Związku.

Następnie przedyskutował Zarząd Główny wniosek swój o organizację branżową. Przy każdem Towarzystwie będą utworzone koła branżowe, połączone w sekcje branżowe przy Związku. Sekcje branżowe będą miały po myśli ustawy przemysłowej decydujący głos w sprawach branżowych.

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU.

Masło.

Położenie rynkowe pozostało w ubiegłym tygodniu sprawozdawczym od 4 — 10. 9. 1934 naogół bez zmiany. Na rynku angielskim tendencja nieco mocniejsza, skutkiem czego Kopenhaga mogła podwyższyć notowanie rozliczeniowe na 184 koron za 100 kg (plus 8 koron), natomiast notowania masła polskiego utrzymały się tylko na zeszłotygodniowym poziomie, częściowo nawet — w odniesieniu do II gat. — wykazują tendencję zniżkową. Ceny wahały się do 56 — 60 sh. za cwt. loco Londyn.

Sytuacja na rynku krajowym bez znaczniejszych zmian.

Jaja.

Sytuacja bez zmiany. Notowania drobnego hurtu wynoszą zł 1.00—1.05 za mendel, w detalu zł 1.10.

KUPUJ

WYROBY KRAJOWE

Pamiętaj, że każdy grosz wydany na towar zagraniczny, pogłębia — kryzys, zwiększa bezrobocie! —

Wszelkich informacyj dotyczących krajowych źródeł zakupu udziela odwrotnie:

Izba Przem.-Handlowa w Gdyni

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Śląsk	18. 9.	22. 9.	26. 9.	29. 9.
Capella	25. 9.	29. 9.	3. 10.	6. 10.
Cieszyn	2. 10.	6. 10.	10. 10.	13. 10.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Rauma — Mantyluoto — Kristinestad — Wasa — Jacobstad — Ixpila — Uleaborg — Kemi.

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Annelise — z Gdyni 25/26. 9.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 23/24. 9.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia **poniedziałki**	Gdańsk soboty	Ryga środy
Minos	17. 9.	22. 9.	19. 9.
Irene	24. 9.	29. 9.	26. 9.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 19/20. 9 s/s Ebro — z Gdyni 20/21. 9.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 26/27. 9.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 13/14. 9. s/s Marieholm — z Gdańska 15/17. 9.

Do Helsingborg — Malmö

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 19. 9. s/s Egon — z Gdyni 26. 9.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 18/19. 9.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 17. 9.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 19. 9. s/s Iwan — z Gdyni 3. 10.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 17. 9.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Minos — z Gdańska 22. 9. s/s Irene — z Gdańska 29. 9.

Do Hamburga (Hamburg)

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Gdyni 19. 9. s/s Little Evy — z Gdyni 29. 9.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

	Gdynia	Gdańsk
s/s	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Olga	18. 9.	22. 9.
E. Russ	22. 9.	25. 9.
Brake	25. 9.	29. 9.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 29. 9. s/s Tczew — z Gdyni 16. 10.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)

(Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Balduin — z Gdyni 21. 9. — z Gdańska — 20. 9.

s/s Balduin — z Gdyni 5. 10. — z Gdańska — 4. 10.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów

(West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdyni 17. 9. — z Gdańska 15. 9.

s/s Ursa — z Gdyni 1. 10. — z Gdańska 29. 9.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Cieszyn — z Gdyni 18. 9. — z Gdańska 21. 9.
s/s Chorzów — z Gdyni 25. 9. — z Gdańska 28. 9.
s/s Taeran — z Gdyni 21. 9.
s/s Śląsk — z Gdyni 2. 10. — z Gdańska 5. 10.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska“ przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem“ i „Ludwig Kolberg“ odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.
Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Fortuna	20. 9.	22. 9.
Elin	24. 9.	26. 9.
Condor	27. 9.	29. 9.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s	Odjazdy—Sailings Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Cieszyn	18. 9.	21. 9.	28. 9.
Irisen	25. 9.	28. 9.	6. 10.
Śląsk	2. 10.	5. 10.	10. 10.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 17. 9. — z Gdańska 19. 9.
s/s Condor — z Gdyni 27. 9. — z Gdańska 29. 9.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Orpheus — z Gdyni 18/19. 9.
s/s Hebe — z Gdyni 25/26. 9.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 25. 9. — z Gdyni 27. 9.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 18. 9. — z Gdyni 20. 9.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 19. 9. — z Gdyni 20. 9.
s/s Lublin — z Gdańska 26. 9. — z Gdyni 27. 9.

Do Leith — Grangemouth

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Corsica — z Gdyni 21/22. 9.
s/s Oder — z Gdyni 28/29. 9.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjold — z Gdyni 23/24. 9.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 19. 9. s/s August Schultze — z Gdyni 12. 10.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 19. 9. s/s August Schultze — z Gdyni 12. 10.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Palermo — z Gdyni 25. 9. s/s Mansuria z Gdyni 25. 10.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ebro — z Gdyni — 20/21. 9.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

s/s Smaland — z Gdyni 22. 9. m/s Nordland — z Gdyni 24. 9.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanpenn — z Gdyni 28. 9. s/s Minnequa — z Gdyni 7. 10.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 22. 9.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s San Francisco — z Gdyni 16. 9. s/s Valparaiso — z Gdyni ok. 11. 10.

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Equator — z Gdańska 18. 9. — z Gdyni 20. 9.
s/s Atlanta — z Gdańska 1. 10. — z Gdyni 3. 10.
s/s Aura — z Gdańska 18. 10. — z Gdyni 20. 10.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)
Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Dardanus — z Gdyni 15. 9. s/s City of Eastbourne — 6. 10.

Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Madras, Calentta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ceylon — z Gdyni 25. 9. m/s Thalatta — z Gdyni 16. 10.
s/s Sumatra — z Gdyni 6. 11.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni
s/s Minnequa — 13. 9.		s/s Minnequa — 26. 9.
s/s Scanyork — 29. 9.		s/s Scanyork — 13. 10.

Linja Gdynia—Ameryka
(Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko — 6. 9.	s/s Kościuszko — 18. 9.
s/s Pułaski — 22. 9.	s/s Pułaski — 4. 10.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax / Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni / Due to arrive at Gdynia
s/s Kościuszko — 8. 9.	s/s Kościuszko — 18. 9.
s/s Pułaski — 24. 9.	s/s Pułaski — 4. 10.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.
Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Helsingfors Sobota
s/s Śląsk	18. 9.	22. 9.	26. 9.	29. 9.
s/s Capella	25. 9.	29. 9.	3. 10.	6. 10.

Do Kotki zawijają tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
E. Russ	19. 9.	22. 9.	25. 9.
Brake	22. 9.	25. 9.	29. 9.
Lothar	29. 9.	2. 10.	6. 10.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	26. 9.	29. 9.	2. 10.

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Hamburga — 25. 9. — w Gdyni — 28. 9.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Śląsk — 15. 9. z Rotterdamu — s/s Taernan — 17. 9.
z Rotterdamu — s/s Chorzów — 22. 9.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Fortuna	15. 9.	20. 9.	22. 9.
Elin	18. 9.	24. 9.	26. 9.
Condor	22. 9.	27. 9.	29. 9.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

s/s Irisen — z Antwerpji — 22. 9. s/s Cieszyn — z Antwerpji — 26. 9.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — s/s Condor 20. 9. — w Gdyni — 27. 9.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Irene	20. 9.	24. 9.	26. 9.	29. 9.
Neptun	27. 9.	1. 10.	3. 10.	6. 10.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lech	20. 9.	23. 9.	25. 9.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	13. 9.	16. 9.	18. 9.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lwów	13. 9.	16. 9.	19. 9.
s/s Lublin	20. 9.	23. 9.	26. 9.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi				Przyjazd
	Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdańsk/Gdynia
m/s America		1. 8.	25. 8.	—	24. 9.
m/s Stureholm		8. 9.	15. 9.	21. 9	14. 10.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania kawy

	Termin wyjścia	Przyjazd	
	Santos	Gdynia	Gdańsk
s/s Aura	23. 8.	26. 9.	26. 9.
s/s Bore IX	9. 9.	14. 10.	29. 10.

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	Termin wyjścia								Przypuszczalny termin nadejścia
	Pireus	Istanbul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Palermo	Gdynia-Gdańsk
m/s Smaland		30. 8.			5.9 9.			21/23. 9.	20. 9.
m/s Blaland	11. 9.	—	3. 9.		6. 9.		22. 8.		28. 9.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — wychodzi z Casablanca 25. 9. — oczekiwany w Gdyni 10/12. 10.

Polska Żegluga Rzeczna „VISTULA" Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

Oddział w Gdyni — ul. Rybacka tel. 1084 i 1085

Regularna komunikacja towarowo - pasażerska

Gdynia — Tczew — Warszawa

Odjazd z Gdyni codziennie s/s „Carmen" o godz. 18-tej. — Komfortowe urządzenia i bufet na statkach gwarantują pasażerom wygodne odbycie podróży.

Normalne: I. kl. 24,— II. kl. 18,— III. kl 12,— złotych

Powrotne: I. kl. 32,— II. kl. 24,— III. kl. 16,— złotych

Dla zbiorowych wycieczek zniżki.

Przewóz towarów masowych i drobnicy w ruchu pośp. i holowniczym do 50% taniej niż koleją

ADAM TOMASZEWSKI

NOWOCZESNA ORGANIZACJA URZĄDZEŃ BIUROWYCH

G D Y N I A

ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA

(W domu gdzie Izba Przemysłowo - Handlowa)

KONTA BANKOWE: KOMUN. KASA OSZCZĘDNOŚCI GDYNIA — — — — P. K. O. POZNAŃ NR. 212.758

TELEFON NR. 1055

Hurtowy i detaliczny skład papieru, materjałów piśmiennych i artykułów biurowych.

Księgowość przebitkowa.

Powiększywszy zakres działania, zaopatrzyłem skład swój w duży wybór towaru.

Dostawy do urzędów i biur po niskich cenach.

Korzystne źródło zakupu dla odsprzedawców.

Leonard Hybichow

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca od wagi, miary i ilości towarów. Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA-PORT — Telefon 15-24

Feliks Guziewicz

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów, Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — Tel. 10-25

TOWARZYSTWO SPEDYCYJNE

J. H. BACHMANN

Sp. z o. p.

Starowiejska 26 **GDYNIA** Telefony: 16-93, 16-94

Spedycja lądowa i morska — Specjalność: Przeładunek bawełny

Pacoszyński Michał

przysięgły rewizor ksiąg handlowych na obwód Izby Przemysł. — Handlowej w Gdyni, — biegły sądowy w sprawach handlowych i sprawach księgowości spółek akcyjnych oraz instytucyj bankowych.

(Accountant — Expert-Comptable — beeid. Bücher-Revisor)

Biuro buchalteryjno-rewizyjne i organizacyjne

w **GDYNI** — ul. Antoniego Abrahama 9 — Telefon Nr. 1294

Organizacja księgowości w przedsiębiorstwach wszelkiego rodzaju
Nadzór nad księgowością
Sporządzanie i analiza bilansów
Potwierdzanie bilansów
Opracowywanie sprawozdań rocznych
Reorganizacja i racjonalizacja księgowości
Prowadzenie ksiąg w abonamencie

Sprawy podatkowe. Księgowość przebitkowa i maszynowa. Prospekty bezpłatnie

TREŚĆ

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 25 września 1934 r. | NR. 26

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

GIEŁDY W POLSCE

Stosunek ustawodawstwa polskiego do giełd jest ściśle sprecyzowany. Uzależnia on powstanie giełdy od decyzji władz rządowych oraz nakłada na giełdy stałą kontrolę. Przepisy, normujące całokształt zagadnień giełdowych, zawarte są w rozporządzeniu o organizacji giełd z 1924 r., w rozporządzeniu o warunkach należenia do giełd towarowych z 1926 r., a wreszcie rozporządzeniu o przysięgłych maklerach giełdowych z 1927 r. Ponadto wpływ ustawodawstwa polskiego przejawia się w każdorazowem zatwierdzaniu statutu powstającej giełdy.

W Polsce istnieją dwa rodzaje giełd: pieniężne i towarowe. Te ostatnie dzielą się na giełdy branżowe, z których dotychczas istnieją giełdy zbożowo-towarowe i mięsne. Obserwując dotychczasowy rozwój giełd w kraju stwierdzić należy pozytywny stosunek państwa, który przejawił się w ostatnich latach w posunięciach umożliwiających powstanie i rozwój szeregu nowych giełd. Najważniejszem posunięciem władz państwowych było uprzywilejowanie transakcyj giełdowych w dziedzinie podatku przemysłowego od obrotu oraz w zakresie opłat stemplowych. Te przywileje umożliwiły powołanie do życia w całym kraju giełd zbożowo-towarowych odpowiadających potrzebom gospodarczym poszczególnych okręgów.

W chwili obecnej giełdy zbożowo-towarowe istnieją w Warszawie, Poznaniu, Bydgoszczy, Lublinie, z oddziałem w Równem, Katowicach, Łodzi, Lwowie, Wilnie i Krakowie. Giełdy mięsne zaś w Warszawie i Lublinie. Ponadto surogatami giełd mięsnych są komisje notowań cen, funkcjonujące w większych miastach. Zauważyć należy, że prace w kierunku organizacji dalszych giełd branżowych nie są jeszcze ukończone. Winne one pójść obecnie w kierunku uruchomienia samodzielnych, wzgl. rozszerzenia działalności dotychczas istniejących giełd, w zakresie transakcyj artykułami kolonjalnemi i tekstylnemi (bawełna.) Predystowanemi ośrodkami tego handlu są Gdynia i Łódź.

Funkcjonowanie giełd towarowych nie sprowadza się tylko do przeprowadzania operacyj handlowych, podobnie jak i nie ogranicza się tylko do umożliwienia i ułatwienia zetknięcia sfer zainteresowanych. Zadania ich są daleko szersze i głęboko w strukturę gospodarczą sięgające. Do zakresu bowiem działalności giełdy należy: regulowanie obrotu towarami, ustalanie handlowych wymogów co do jakości i wartości towaru, precyzowanie warunków zawierania transakcyj, ich wykonywania, ustalania cen, będących odzwierciedleniem wartości dóbr znajdujących się w obrocie, a wreszcie informowanie nietylko zainteresowanych, ale także ogółu o kształtowaniu się cen.

Rola zatem giełd towarowych stoi na usługach zarówno sfer gospodarczych, jak i szerokiego ogółu społeczeństwa. W odniesieniu do zainteresowanych ujmuje ramowo zasady dokonywania interesów, czuwając nad należytem ich wykonywaniem, nakłada obowiązek ścisłego przestrzegania obowiązujących przepisów pod rygorem stosowania pewnych sankcyj karnych, innemi słowy czuwa nad sprawnością i prawidłowością stosunków handlowych. Spełniając tę misję giełdy oddają nieocenione usługi również szerszemu ogóło-

wi, co przejawia się przedewszystkiem w czuwaniu nad kształtowaniem wartości dobr w formie ustalonych cen. Moment ten zwłaszcza przy dobrach (towarach) powszechnego użytku posiada znacznie donioślejszą rolę, gdyż interesuje i bezpośrednio dotyczy znacznie szerszy ogół, niż w obrotach giełd pieniężnych, gdzie przebiegiem kursów akcyj czy innych papierów wartościowych interesuje się znacznie mniejsza ilość osób.

Uwzględniając strukturę gospodarczą Polski czynniki rządowe przy zatwierdzaniu statutów giełd zbożowo-towarowych zwróciły specjalną uwagę na interesy poszczególnych grup w działalności giełd zainteresowanych. Uwydatniło się to w oparciu struktury organizacyjnej nowopowstających giełd zbożowych o 4 kurje, reprezentujące handel, przemysł, rolnictwo i konsumentów. W ten sposób stworzono podstawę oraz dano możność przedstawicielom tych grup należytego czuwania nad prawidłowym przebiegiem zarówno działalności giełdy, jak i kształtowania cen.

O żywotności krajowych giełd zbożowych świadczą najdobitniej obroty na nich przeprowadzane. Obroty te przez uprzywilejowanie transakcyj giełdowych w ostatnich latach wzrosły bardzo silnie. W ubiegłej kampanji zbożowej t. j. w okresie 1933/34 łączna suma obrotów wszystkich krajowych giełd zbożowych wyniosła:

	Ogółem ton	—	3.004.636
w tem	żyta ton	—	1.347.317
	pszenicy ton	—	307.160
	jęczmienia t.	—	201.328
	owsa ton	—	135.515
	innych ton	—	1.016.318

Z ogólnej cyfry obrotów przypadło na poszczególne giełdy:

poznańską	ton	1.195.000
warszawską	..	712.000
bydgoską	..	460.000
lubelską	..	162.000
lwowską	..	171.000
łódzką	..	123.000
katowicką	..	100.000
krakowską	..	37.128
wileńską	..	35.710

Dane cyfrowe dla giełdy katowickiej, łódzkiej, wileńskiej oraz krakowskiej obejmują czasokres od 1 stycznia br., zaś giełdy lubelskiej bez oddziału w Równem.

Omawiając całokształt zagadnień związanych z działalnością giełd zbożowych nie można pominąć szeregu bolączek, wymagających pozytywnego załatwienia tak w interesie ogólno-gospodarczym, jak i sfer zainteresowanych. Na pierwsze miejsce wysunąć należy postulat rewizji taryf kolejowych oraz opłat pocztowych i telefonicznych. Potrzebę i celowość tego postulatu uzasadnia w pełni konieczność kompresji wydatków handlowych w następstwie niewspółmiernie niskich cen ziemiopłodów, a zarazem wybitnie ograniczonych zarobków. Zagadnienie rewizji taryf kolejowych specjalnie dla młynarstwa okręgu pomorsko-nadnoteckiego ma znaczenie dominujące, gdyż decyduje o zdolności konkurencyjnej na oddalonych rynkach zbytu wewnątrz kraju. Konieczność zaś wydatnej zniżki specjalnie opłat za rozmowy telefoniczne uzasadnia ta okoliczność, że transakcje ziemiopłodami dochodzą do skutku w lwiej części drogą telefoniczną. Dalszą bolączką handlu ziemiopłodami jest konieczność planowej akcji w kierunku walki z wołkiem. Akcja zmierzająca do zniszczenia tego szkodnika winna być przeprowadzona konsekwentnie i stale, zarówno ze strony władz kolejowych, wodnych przedsiębiorstw przewozowych, młynów, ziemiaństwa, jak i kupców posiadających magazyny. Walka na tym odcinku, opierająca się na wynikach naukowych, winna być obowiązkowa. Wreszcie podnieść należy jedną z największych bolączek, którą powoduje niedostateczna ilość spichrzy racjonalnie rozmieszczonych w poszczególnych okręgach kraju, a specjalnie w ośrodkach portowych. Celowość i konieczność tego rodzaju inwestycyj występuje z całą jaskrawością specjalnie w okresach pożniwnych, wywołując brakiem miejsca w magazynach sztuczne zatrzymanie popytu, a niejednokrotnie zniżkę cen. Objaw ten, dał się zanotować ostatnio w początku bieżącej kampanji, kiedy przepełnione magazyny gdańskie, a brak ich w Gdyni, wywołały zniżkę cen zbóż mimo silnej tendencji na rynkach zagranicznych.

Mgr. Mieczysław Wójcik.

UKŁAD POMIĘDZY RZĄDEM POLSKIM A SENATEM W. M. GDAŃSKA O OBROCIE PRODUKTAMI ROLNICTWA OGRODNICTWA I RYBOŁÓWSTWA

Ze względu na wielkie znaczenie, jakie posiada dla dostawców produktów żywnościowych z Pomorza do Gdańska układ zawarty w dniu 6 sierpnia br. pomiędzy Rządem Polskim a Senatem W. M. Gdańska o obrocie produktami rolnictwa, ogrodnictwa i rybołówstwa, podajemy poniżej tekst tego układu:

Rząd Polski i Senat Wolnego Miasta Gdańska są zgodne, że wydane przez Wolne

Miasto przepisy o uregulowaniu obrotu produktami rolnictwa, ogrodnictwa i rybołówstwa spowodowane są trudnem położeniem gdańskich i polskich gałęzi gospodarczych, biorących udział w zaopatrywaniu Wolnego Miasta w produkty rolnictwa, ogrodnictwa i rybołówstwa. Przepisy te powinny wobec tego posiadać tylko przejściowy, ograniczony w czasie charakter.

§ 1.

Uzgodniono, że przepisy o uregulowaniu obrotu produktami rolnictwa, ogrodnictwa i rybołówstwa mają zastosowanie wyłącznie do wytworów, wymienionych wyraźnie w niniejszym Układzie; są to:

1) mleko, śmietana, maślanka, mleko chude, mleko kondensowane, mleko w proszku, masło i ser;

2) konie, bydło rogate, cielęta, owce, świnie, drób, mięso i przetwory mięsne oraz smalce;

3) ryby i przetwory rybne:

4) ziemniaki;

5) chleb, bułki i mąka

6) jaja;

7) pasza (siano, słoma i sieczka).

Strona gdańska oświadcza, że w razie potrzeby przeprowadzi uregulowanie rynku w zakresie jarzyn i jagód (truskawki, porzeczki i agrest). Strona polska oświadcza, że odniesie się w tym wypadku z największą życzliwością do takich zarządzeń, w celu znalezienia rozwiązania, które odpowiada interesom rolnictwa i ogrodnictwa obu stron.

§ 2.

Obrót innemi produktami niż te, które są wymienione w § 1, nie podlega żadnym ograniczeniom.

§ 3.

Obrót między Rzeczpospolitą Polską i Wolnem Miastem Gdańskiem produktami polskiego pochodzenia, wymienionemi w § 1, zostanie uregulowany na podstawie porozumień, które będą zawarte pomiędzy przedstawicielami odnośnych gałęzi gospodarczych i organizacyj w Gdańsku, wyznaczonymi przez stronę gdańską, a przedstawicielami odnośnych gałęzi gospodarczych i organizacyj w Polsce, wyznaczonymi przez stronę polską.

Obie strony są zgodne, że dotychczasowi dostawcy i odbiorcy będą odpowiednio uwzględnieni przy obrotach handlowych, wynikających z tych porozumień.

Obie strony są zgodne, że porozumienia przewidziane w ustępie 1 będą zawarte najpóźniej 15 dni po wejściu w życie niniejszego Układu.

§ 4.

Porozumienia, o których mowa w § 3, będą zawierały warunki, dotyczące jakości, oraz warunki handlowe dostawy i sprzedaży.

Gdańska strona, jako odbiorca, przyjmuje gwarancję co do odbioru ustalonych ilości o ile obrót danym produktem, z pośród wymienionych w § 1, regulowany jest przez centralę gospodarczą; w porozumieniach, o których mowa w § 3, będzie postanowione, że polskie koła gospodarcze i organizacje przyjmą gwarancję dostawy tych ilości.

Ceny odbioru dla ustalonych ilości będą obliczane na podstawie gdańskich cen rynkowych (cen hurtowych) loco stacja odbiorcza. Różnice w jakości powinny być uwzględnione stosownie do porozumień. Celem poparcia gdańskich dążeń do uregulowania rynku mogą być dokonywane odpowiednie zniżki przy mleku, maśle, zwierzętach rzeźnych (bydło rogate, świnie, cielęta, owce), drobiu, mięsiw wszelkiego rodzaju, ziemniakach, jajach, koniach rzeźnych i paszy (siano i słoma), rybach i przetworach rybnych, koniach hodowlanych i bydle rogatem hodowlanem, które to zniżki, w odniesieniu do poszczególnych produktów, winny być ustalone we wspomnianych porozumieniach, a które jednak przy żadnym produkcie nie powinny przekraczać 25%.

Niezależnie od postanowień ustępu 3, w wypadkach, gdy są ustalone ceny zakupu i odsprzedaży w celu regulowania rynku, mogą być pobierane różnice między temi cenami, jako opłaty wyrównawcze, o ile opłaty te będą jednakowo dotyczyły gdańskich jak i polskich dostawców, oraz o ile gdańscy i polscy dostawcy jednakowo korzystać będą z korzyści wynikających z uregulowania rynku.

Co się tyczy pozostałych warunków sprzedaży, gwarantuje się równe traktowanie gdańskich i polskich dostawców.

§ 5.

Dla obrotu produktami, wymienionemi w § 1, będą uzgadniane między obu stronami ilości minimalne na każdy rok gospodarczy (od 1 lipca do 30 czerwca). Najpóźniej na miesiąc przed upływem roku gospodarczego porozumieją się obie strony co do nowego ustalenia ilości minimalnych. Ilości minimalne, oznaczone w załączniku I, obowiązują na czas od 1 sierpnia 1934 r. do 31 lipca 1935 r.

Rozdział pomiędzy polskich dostawców ilości wymienionych w ustępie 1 dokonywany jest przez Komisję, której to zostanie polecone przez Rząd Polski.

§ 6.

Wolne Miasto Gdańsk będzie pokrywało swe zapotrzebowanie w zakresie produktów rolnictwa, ogrodnictwa i rybołówstwa, jeżeli zapotrzebowanie to przewyższy ilości, ustalone w zał. I oraz produkcję własną Wolnego Miasta Gdańska, z obszaru Rzeczypospolitej Polskiej, o ile te produkty będą mogły być wytworzone na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej i stamtąd dostarczone.

Postanowienie to nie ma zastosowania do przedmiotów, wymienionych w zał. II, przeznaczonych na cele popierania hodowli zwierząt i roślin, w ilościach tam wymienionych.

Wykaz tych przedmiotów oraz ilości będzie uzgadniany pomiędzy obydwu stronami na każdy rok gospodarczy (1 lipca do 30 czerwca). Ilości oznaczone w zał. II obowiązują na czas od 1 sierpnia 1934 r. do 31 lipca 1935 roku. Najpóźniej na miesiąc przed upływem roku gospodarczego obie strony porozumieją się co do nowego ustalenia wykazu oraz ilości. Wolne Miasto Gdańsk będzie dbało o to, aby przedmioty oznaczone w zał. II nie były sprzedawane do Polski.

§ 7.

Obrót produktami rolnictwa, ogrodnictwa i rybołówstwa nie może doznać żadnej przeszkody ani utrudnienia, o ile te produkty przewożone są z obszaru jednej strony przez obszar drugiej strony do obszaru wyjściowego lub do zagranicy celnej.

Obie strony porozumieją się w najkrótszym czasie co do przepisów ułatwiających ruch podróżnych i ruch graniczny.

§ 8.

W celu uregulowania sanitarnych, weterynaryjnych i fitopatologicznych warunków obrotu, zostają równocześnie zawarte odpowiednie umowy.

§ 9.

Niezwłocznie po wejściu w życie niniejszego Układu strony ustanowią Komisję Mieszaną, której zadaniem jest ułatwienie wykonania tego Układu i która składa się z trzech członków z każdej strony, w czem po jednym przewodniczącym.

Komisja zbiera się na zmianę w Gdańsku i w Toruniu, o ile przewodniczący nie postanowią inaczej. Komisja obraduje nad wszystkiemi sprawami, które powstają przy wykonywaniu niniejszego Układu i może rozstrzygać wszystkie bieżące sprawy sporne, wynikające z poszczególnych porozumień zawartych między zainteresowanemi kołami gospodarczemi i organizacjami. Do rozstrzygnięcia wystarczy porozumienie się obu przewodniczących. O ile przewodniczący nie dojdą do porozumienia, Rząd Polski i Senat Wolnego Miasta porozumieją się bezpośrednio.

W celu rozstrzygnięcia sporów, dotyczących jakości dostarczonych produktów, mianuje każdy z przewodniczących dla poszczególnej gałęzi wytwórczości po jednym rzeczoznawcy w charakterze arbitra. Ci arbitrzy rozstrzygają ostatecznie. Jeśli nie dojdzie między nimi do porozumienia, wówczas w miesiącach nieparzystych przeważa głos arbitra gdańskiego, zaś w miesiącach parzystych — głos arbitra polskiego.

Każda ze stron ponosi koszta swych przedstawicieli i arbitrów.

§ 10.

Układ niniejszy wchodzi w życie z dniem 10 sierpnia 1934 r. Układ ten zostaje zawarty na okres dwóch lat. Ważność jego będzie przedłużona z roku na rok, o ile za każdym razem strony na trzy miesiące przed upływem terminu dadzą temu wyraz przez wymianę pism.

§ 11.

Niniejszy Układ spisany został w języku polskim i niemieckim, po dwa egzemplarze każdego tekstu; oba teksty są równoznaczne.

Gdańsk, dnia 6 sierpnia 1934 r.

Za Rząd Polski:
(—) PAPEE.

Za Senat Wolnego Miasta Gdańska:
(—) DR. RAUSCHNING.

Załącznik I.

A. Mleko pełne i masło:

1) Mleko od 16. 6.—15. 8.	15.000 l. dziennie
od 16. 8.—31. 10.	20.000 l. dziennie
od 1. 11.—31. 1.	30.000 l. dziennie
od 1. 2.—15. 5.	25.000 l. dziennie
od 16. 5.—15. 6.	20.000 l. dziennie
2) Masło	30 q dziennie

B. Konie:

1) Konie hodowlane	10 sztuk rocznie
2) Konie użytkowe	290 sztuk rocznie

C. Bydło rogate:

1) Bydło hodowlane	10 sztuk rocznie
2) Bydło użytkowe	90 sztuk rocznie

D. Zwierzęta rzeźne:

1) Zwierzęta żywe:

a) bydło rogate o wadze przeciętnej do 520 kg 2500 sztuk rocznie

z tem, że udział Polski w obesłaniu rynku gdańskiego zmniejsza się najwyżej o 20%, o ile również udział dostarczony przez rolnictwo gdańskie będzie zmniejszony w odnośnych miesiącach, o ten sam procent tak, że udział Polski w dostawach gdańskich w przeciętnej rocznej nie będzie gorszy niż 1 : 3.

b) świnie, z wyjątkiem świń bekonowych o wadze średniej do 120 kg 41.250 sztuk rocznie

c) cielęta o wadze średniej do 70 kg 2.000 sztuk rocznie

d) owce o wadze średniej do 40 kg 10.000 sztuk rocznie

e) konie rzeźne — 600 sztuk rocznie

2) Zwierzęta bite:

a) bydło rogate o wadze średniej do 300 kg 500 sztuk rocznie

b) świnie o wadze średniej do 100 kg 2,500 sztuk rocznie

o ile ilość świń bekonowych sprowadzanych z Polski, bitych w Gdańsku i wywiezionych zagranicę nie przekracza rocznie 30.000 sztuk, każda sztuka ponad tę ilość będzie zaliczona według normy 25 kg na poczet ilości 2.500 szt.

c) cielęta o wadze średniej do 60 kg 1.000 sztuk rocznie

d) owce o wadze średniej do 25 kg 1.000 sztuk rocznie

e) inne mięso świeże i przyrządz. 30 kg rocznie

ponadto wątroba	250 q rocznie
smalec	450 q rocznie

3) Drób:

a) żywe gęsi, kaczki i kurczęta w wieku do 14 dni — 1.000 sztuk rocznie

b) bite kury, bez pierza — 2.000 sztuk rocznie

c) gęsi, kaczki i indyki. bez pierza 70.000 sztuk rocznie

E. Ryby i przetwory rybne:

1) ryby słodkowodne żywe i nieżywe, świeże

a) szczupaki	40 q	rocznie
b) sandacze	150 q	rocznie
c) liny	25 q	rocznie
d) karpie	375 q	rocznie
e) okonie	25 q	rocznie
f) inne ryby słodkowodne	35 q	rocznie
g) raki	150 q	rocznie
h) przetwory rybne	1 q	rocznie

2) Ryby morskie żywe i nieżywe świeże:

a) flondry	1.500 q	rocznie
b) śledzie bałtyckie (stremlingi)	1.250 q	rocznie
c) dorsze	1.750 q	rocznie
d) minogi	100 q	rocznie
e) miętusy	750 q	rocznie
f) inne ryby i przetwory rybne	1 q	rocznie

F. Ziemniaki 200.000 q rocznie

G. Chleb, bułki i mąka:

1) chleb i bułki 50 kg rocznie

2) mąka: wobec tego, że obrót mąką jest prowizorycznie uregulowany układem z dnia 5 stycznia 1934 r. zawartym między zainteresowanemi sferami gospodarczemi. obie strony zgodziły się zrezygnować z nowego uregulowania i sprawę zbadać w duchu przyjaznym w listopadzie br. w celu znalezienia ostatecznego rozwiązania.

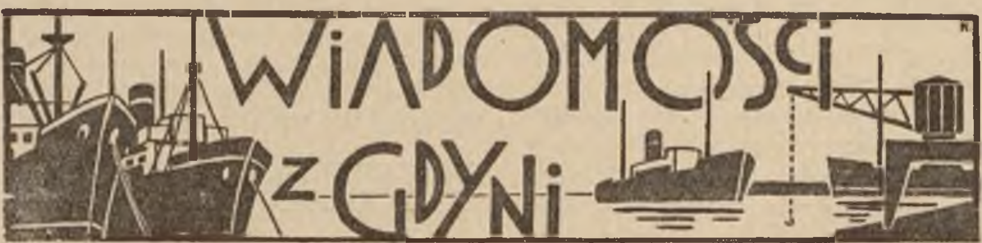
H. Jaja 4.500.000 sztuk rocznie

J. Pasza (siano, słoma i sieczka):

1) siano	5.000 q	rocznie
2) słoma	5.000 q	rocznie
3) sieczka	50 q	rocznie

Załącznik II.

		rocznie
Poz. 1—8	zboże	20 q
Poz. 9—16	strączkowe	20 q
Poz. 17—18	Nasiona traw, nasiona roślin pastewnych	15 q
Poz. 19	Nasiona buraków	5 q
Poz. 20—25	Nasiona marchwi, rzepy, brukwi, cykorji, nasiona warzyw, nasiona kwiatów, nasiona tytoniu, nasiona drzew i krzewów, nasiona i owoce oleiste, nasiona osobno niewymienione	37½ q
Poz. 36	Ziemniaki — sadzeniaki	750 q
Poz. 105	Konie zimnokrwiste	50 szt.
	Konie ciepłokrwiste	50 szt.
Poz. 107 ex 1/	Buhaje zarodowe	10 szt.
Poz. 107 ex 3/	Krowy	25 szt.
Poz. 109 ex 1/	Knury zarodowe	10 szt.
Poz. 109 ex 2/	Maciory zarodowe	20 szt.
Poz. 108 ex 3/	Kozły	50 szt.
Poz. 110 ex 1/	Króliki	20 szt.
Poz. 112 ex 2/	Koguty zarodowe	100 szt.
Poz. 112 ex 2/	Kury zarodowe	100 szt.
Poz. 108 ex 1/	Tryki	20 szt.
Poz. 108 ex 2/	Owce (maciory)	50 szt.
Ex Poz. 111	Psy rasowe	10 szt.
Poz. 112 ex 2/	Kurczęta jednodniowe	3.000 szt.
Poz. 391 ex 2/	Surowica przeciw pryszczycy	1.000 l.
„ „ „ „	Surowica przeciw pomorowi świń	200 l.
„ „ „ „	Surowica przeciw zarazie świń	100 l.
„ „ „ „	Surowica przeciw zapaleniu płuc cieląt	50 l.
„ „ „ „	Surowica przeciw łańcuszkowcom i paraserum	50 l.
„ „ „ „	Surowica przeciw prątkom okrężnicy (coli) — tylko z bydła rogatego	100 l.
„ „ „ „	Surowica przeciw zapal. płuc owiec	10 l.
„ „ „ „	Surowica przeciw cholerze drobiu	50 l.
„ „ „	Tuberkulina do prób ocznych	5 l.
Poz. 491	Preparaty chemiczne przeznaczone do uchronienia od zarazy lub do leczenia roślin oraz do walki ze szkodnikami, w oryginalnem opakowaniu	10 q



POBYT PANA MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU W GDYNI.

W dniu 15 bm. przybył do Gdyni Minister Przemysłu i Handlu p. Henryk Floyar-Rajchman w towarzystwie wiceministra p. Fr. Doleżala, Dyrektora Departamentu Morskiego inż. L. Możdżeńskiego, Dyrektora Gabinetu p. K. Patka i szeregu zwykłych urzędników Ministerstwa Przemysłu i Handlu. W dniu następnym p. Minister wraz ze swojem otoczeniem wziął udział w uroczystem pożegnaniu statku szkolnego „Dar Pomorza", który wyruszył w podróż ćwiczebną naokoło świata.

W poniedziałek, dnia 17 Pan Minister odbył inspekcję portu, a popołudniu odbył w Urzędzie Morskim konferencję informacyjną z przedstawicielami gospodarczych sfer portowych.

WYBORY DO IZBY

W dniu 26 bm. wyłożone zostają w lokalach miejscowych Komisyj Wyborczych listy wyborców do sprawdzenia. Możność sprawdzania tych list trwać będzie dwa tygodnie. Termin wyborów ogólnych wyznaczony został na dzień 2 listopada.

Listy kandydatów na radców winny być zgłoszone na ręce przewodniczącego Głównej Komisji wyborczej do dnia 17 października.

Listy kandydatów na radców winny być podpisane:

a) w obu kategorjach wyborczych grupy przemysłowej conajmniej przez 75 osób wciągniętych na listę. uprawnionych do głosowania w danej kategorji wyborczej:

b) w obu kategorjach wyborczych grupy handlowej conajmniej przez 150 osób wciągniętych na listę uprawnionych do głosowania w danej kategorji wyborczej;

c) w grupie żeglugowo - portowej conajmniej przez 20 osób wciągniętych na listę uprawnionych do głosowania w w tej grupie.

Prócz imienia i nazwiska podpisujący powinni podać miejsce zamieszkania oraz dokładnie wymienić nabyte świadectwo przemysłowe.

Lista kandydatów winna zawierać taką liczbę nazwisk, jaka odpowiada podwójnej liczbie radców w danej grupie i kategorji wyborczej. Kandydaci powinni odpowiadać wymaganiom par. 5.

W zgłoszonych listach należy podać nazwisko, imię, wiek, rodzaj posiadanego przedsiębiorstwa lub rodzaj uprawianego zajęcia przemysłowego, albo rodzaj przedsiębiorstwa i zajmowane w niem stanowisko wreszcie miejsce zamieszkania kandydatów. Nazwiska kandydatów winny być oznaczone kolejnemi numerami, poczynając od pierwszego, w porządku pierwszeństwa do otrzymania mandatu.

Do listy kandydatów należy dołączyć oświadczenie każdego kandydata, stwierdzone podpisem:

a) że odpowiada wymaganiom par. 5 i że w stosunku do niego nie zachodzą okoliczności, pozbawiające go prawa wybieralności;

b) że zgadza się na zgłoszenie swej kandydatury na danej liście.

Na liście kandydatów winien być wskazany jeden z podpisanych wyborców jako mąż zaufania, którego zadaniem będzie dostarczenie przewodniczącemu Głównej Komisji Wyborczej materjałów, potrzebnych do badania list i usunięcia braków i uchybień w nich, jeżeli takie się okażą.

W razie zgłoszenia w danej kat. wyborczej w przepisanym terminie jednej tylko ważnej listy kandydatów, lub w razie uznania jednej tylko listy kandydatów za ważną — glosowanie nie odbywa się, kandydatów zaś tej listy uznaje się za wybranych w kolejnym porządku na radców Izby i ich zastępców.

Lokale miejscowych Komisyj Wyborczych mają swą siedzibę jak następuje:

Obwód I. (m. Gdynia, pow. morski i kartuski) Gdynia, ul. Świętojańska 9 — Biuro Izby Przemysłowo - Handlowej.

Obwód II. (pow. starogardzki, kościerski i tczewski) Starogard, ul. Chojnicka 1.

Obwód III. (m. Grudziądz, pow. grudziądzki, chełmiński i świecki) Grudziądz, — Zarząd Miejski, pokój 209.

Obwód IV. (pow. chojnicki, sępoleński, tucholski) Chojnice, Rynek — Hotel Polonja.

Obwód V. (m. Toruń i m. Inowrocław, pow. toruński, inowrocławski i wąbrzeski) Toruń, Ratusz, pokój 1.

Obwód VI. (pow. brodnicki, lubawski i działdowski) Brodnica — Zarząd Miejski.

Obwód VII. (m. Bydgoszcz, pow. bydgoski, wyrzyski i szubiński) Bydgoszcz — Nowy Rynek 9.

PRZEDSTAWICIELE IZBY W APROWIZACYJNEJ KOMISJI ROZDZIELCZEJ W TORUNIU.

W związku z ukonstytuowaniem się Aprowizacyjnej Komisji Rozdzielczej dla obrotu produktami spożywczemi z W. M. Gdańskiem z ramienia Izby naszej do komisji mianowani zostali jako członkowie: Dyrektor Izby Mgr. pr. Henryk Krupski i radca Izby p. Jan Mack, zaś w charakterze zastępcy kierownik referatu handlu zagranicznego p. Wincenty Spręga. Siedziba komisji rozdzielczej znajduje się w Toruniu.

ZAPRZYSIĘŻENIE RZECZOZNAWCY.

W dniu 21 bm. urzędujący wiceprezes Izby p. Ł. Byczkowski zaprzysiągł p. inż. Aleksandra Grudzińskiego w charakterze rzeczoznawcy na port Gdyński dla mechanicznych portowych urządzeń przeładunkowych.

Po zaprzysiężeniu nowemu rzeczoznawcy Izbowemu doręczony został dekret nominacyjny. Przy akcie zaprzysiężenia obecni byli radcowie Izby Dyr. K. Mucha i dyr. J. Rummel oraz wicedyrektor Izby p. J. Kawczyński.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W SIERPNIU.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły w sierpniu ogółem 97733 ton towarów, co stanowi o 16610,5 ton więcej niż w miesiącu poprzednim. Z tej ilości przewozów przypadło na wywóz 69806 ton na przywóz — 19091 ton i ną przewóz pomiędzy obcemi portami 8836 ton. Oprócz tego statki Polskiego Transatlantyckiego T-wa Okrętowego przewiozły 896 posażerów i 347 worków poczty.

Statki żeglugi polskiej przewiozły 43.198 ton, czyli o 4396 ton, więcej niż w poprzednim miesiącu. Przewozy statkami linij regularnych wyniosły 16820 ton czyli o 4380 ton więcej niż w lipcu, zaś przewozy trampami 26378 ton, wykazując wzrost zaledwie o 16 ton więcej niż w miesiącu poprzednim. Z powyższej ilości przewozów przypadło na

wywóz 17314 ton (3707 ton mniej niż w lipcu) na przywóz 17148 ton (3643 ton więcej niż w lipcu) i na przewóz między obcemi portami 8736 ton (o 4460 ton więcej niż w lipcu). Przewozy na poszczególnych linjach kształtowały się w sposób następujący: Na linji Rotterdamskiej przewieziono prawie podwójną ilość towarów w porównaniu do miesiąca poprzedniego — 9906 ton w sierpniu — 4876 ton w lipcu, z czego w wywozie 3147 ton (w lipcu 1475 ton), w przywozie 6405 ton (w lipcu — 3202 tony) i w przewozie między obcemi portami 354 ton (w lipcu 199 ton), na linji antwerpijskiej przewieziono łącznie 4139 ton towarów (w lipcu 3907 ton) z czego na wywóz przypadło 2535 ton (w lipcu 2308 ton) na przywóz 1329 (w lipcu 1175 ton): na przewóz między obcemi portami 275 ton (w lipcu 424 tony). W przeciwieństwie do dwóch poprzednich linij i do rezultatów pracy w miesiącu lipcu przewozy na linji fińskiej wykazały spadek z 3015 ton w lipcu na 1876 ton w sierpniu, z czego w wywozie było 1876 ton (w lipcu 1185 ton) w przywozie 722 ton (w lipcu 941 ton) i w przewozie między obcemi portami 629 ton (w lipcu 889 ton).

Na linji Gdynia — Hamburg zaznaczył się niewielki ilościowo lecz poważny procentowo w porównaniu do poprzedniego miesiąca wzrost przewozów a mianowicie przewieziono ogółem 899 ton (w lipcu 642 ton) z czego na wywóz przypadło 512 ton (w lipcu 53 ton) i na przywóz 387 ton (w lipcu 87 ton.)

Trampy Żeglugi Polskiej, jak wyżej wspomniano, utrzymały ilość przewozów prawie na poziomie poprzedniego miesiąca 26378 ton w sierpniu (26362 ton w lipcu z tych przewozów na wywóz przypadło 10595 ton (8069 ton węgla i 2526 ton m. km.) na przywóz 8305 ton (2905 ton rudy i 5400 ton tomasyny) oraz na przewóz pomiędzy obcemi portami 7478 ton) 5383 ton rudy i 2095 ton koksu); w lipcu te ostatnie przewozy wyraziły się w liczbie 2764 ton.

Statki Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego przewiozły pomiędzy Gdynią i Gdańskiem a Hullem i Londynem 9445 ton towarów o 2755 ton więcej niż w lipcu. Z ogólnej ilości przewozów na wywóz przypadło 7706 ton (z Gdyni 4717 ton, z Gdańska 2989 ton) co stanowi więcej niż w lipcu o 2 783 ton i na przywóz 1739 ton (do Gdyni 920 ton, do Gdańska 819 ton) co stanowi spadek nieznaczny o 28 ton.

Z poszczególnych artykułów wywozu z Gdyni wzrost wykazały bekony, osiągając 1953 ton; bardzo poważnie wzrósł wywóz jaj z **273 ton** w lipcu do **1623 ton** w sierpniu; dalej wzrósł wywóz masła z 275 ton w lipcu do 466 ton w sierpniu, wreszcie nieznacznie ze 121 w lipcu do 136 ton wzrósł wywóz szynek w puszkach. Wywóz innych towarów utrzymał się z nieznacznemi odchyleniami na normalnym poziomie. Z Gdańska wywóz drzewa i dykty osiągnął 2321 ton (w lipcu 2259 ton).

Ilość drobnicy, przywiezionej do Gdyni i Gdańska, jak wspomniano wyzej, spadła z 1767 ton w lipcu do 1739 ton w sierpniu, w tem do Gdyni przywieziono 920 ton (z Londynu 540 ton, z Hull 380 ton) i do Gdańska 819 ton (z Londynu 173 ton z Hull 646 ton.

Statki Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego odbyły dwie podróże — jedną do Ameryki i jedną z Ameryki, przewożąc 429 ton towarów (w lipcu 1492 tony) i 896 posażerów do Ameryki 674 cb. i do Gdyni 222, w lipcu przewieziono pasażerów 1422. Worków poczty w obu kierunkach przewieziono 347 (w lipcu 460).

4 statki towarzystwa „Polskarob" odbyły w sierpniu 16 podróży (o 4 więcej niż w lipcu) wywożąc 44561 ton węgla (w lipcu 33731,5 ton. Ze wskazanej ilości węgla wywieziono do Szwecji 26626 ton (w lipcu 19205 ton) do Norwegji 9100 ton (w lipcu 5882 ton) do Belgji 5670 ton (8644 ton) do Holandji 3165 ton (w lipcu — 0 ton). Statki „Polskarob" w miesiącu sprawozdawczym zawinęły do następujących portów: Gefle (2 razy) Slite, Västeras, Limhamu (2 razy) Göteborg (3 razy) Norrköpping, Slemmestad, Stavanger, Bergen, Ostendy (2 razy) i Rotterdamu.

MONTAŻ NOWYCH DŹWIGÓW.

Na nabrz. Holenderskiem zostały oddane do eksploatacji dalsze 2 dźwigi 3/5 tonowe dla przeładunku złomu, rudy i węgla. Budowę powyższych dźwigów wykonały Górnośląskie Huty Królewska i Laura.

OBNIŻENIE DODATKU PRZY BEZPOŚREDNIM WYWOZIE PRZEZ GDYNIĘ NA DALEKI WSCHÓD.

Dzięki usiłowaniom Polskiej Agencji Morskiej udało się uzyskać dalszą zniżkę dodatku, wyznaczonego przez Konferencję linij okrętowych, utrzymujących komunikację z Dalekim Wschodem, przy wywozie towarów przez Gdynię. Zniżka ta wynosi sh. 1/—, czyli zamiast dotychczas pobieranych sh. 6/—, obecnie pobierane będzie sh. 5/—, od tony lub cbm.

Czynione są dalsze starania celem całkowitego zniesienia dodatku gdyńskiego.

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W SIERPNIU B. R.

Ogólny przeładunek towarów w porcie gdańskim w ciągu sierpnia wyraził się w liczbie 551.184,3 ton, co w porównaniu do miesiąca poprzedniego stanowi wzrost przeładunków o 42.183 ton, również i w porównaniu do miesiąca sierpnia roku zeszłego przeładunek w sierpniu roku bieżącego wykazuje wzrost bardzo poważny o 188.497,1 ton. Z ogólnej ilości obrotu towarowego przypada na przywóz 93.068,9 ton (o blisko 50 tys. ton więcej niż w sierpniu 1933 r. i o blisko 32 tys. ton więcej niż w lipcu br.) i na wywóz 450.115,4 ton (o 139 tys. ton więcej niż w sierpniu 1933 roku i o blisko 11 tys. ton więcej niż w lipcu b. r.)

Wysoce znamiennym jest znaczny wzrost przywozu, który w sierpniu br. przewyższył znacznie wysokość przywozu do Gdyni. Na kształtowanie się tej liczby wpłynął głównie wzrost przywozu rud, których przywieziono w sierpniu 42.259,1 ton (11.831,5 ton w sierpniu z. r.) Szereg innych towarów wykazał w przywozie wzrost mniej znaczny, a mianowicie: nasiona 1.024,4 ton (463,4 ton), kawa 266,2 ton (233,1 ton), melasa 1.112,2 ton (0 ton), przędza wełniana 59,2 ton (38,8 ton), przędza bawełny 293,5 ton (265,6 ton), żelazo surowe 483 ton (259.5 ton), żelazo nowe i stal 553,6 ton (272,9 ton), śledzie solone 5.428 ton (5.300,9 ton).

W wywozie poza węglem, którego wywieziono 274.653.6 ton (w sierpniu 1933 r. — 198.876,7 ton) najpoważniejsze pozycje stanowią zboże i drzewo. Tak pszenicy wywieziono 10.116,3 ton (w sierpniu 1933 — 50 ton), żyta 29.482 ton (11.632,5 ton), jęczmienia 10.951 ton (2.795 ton), mąki — 14.402,9 ton (811,5 ton), drzewa 64.913 ton (63.968,8 ton). Z mniej znaczących towarów wzrost wykazały oleje pędne 722,4 ton (52,9 ton) i cynk 512,4 ton (431,6 ton), spadł wywóz roślin strączkowych — 700,7 ton (1.337,7 ton), smarów — 439,3 ton (573,1 ton), parafiny 811.1 ton (1.038.5 ton) i makuchów 856.3 ton (1.405,1 ton). Wywóz bekonów i cukru utrzymał się na poziomie poprzednim, wykazując jednak absolutne ilości bardzo nieznaczne — bekony 89,3 ton, cukier 2,2 tony.

Rezultaty ogólne przeładunku towarów w porcie gdańskim za 8 miesięcy roku bieżącego w porównaniu do tych samych danych roku poprzedniego przedstawiają się w sposób następujący:

Przywóz:

styczeń — sierpień 1934 r. —	389.936,4 ton
styczeń — sierpień 1933 r. —	271.885,7 ton
wzrost	118.050,7 ton

Wywóz:

styczeń — sierpień 1934 r. —	3.776.399.4 t.
styczeń — sierpień 1933 r. —	2.757.416,8 t.
	1.018.982,6 t.

Ogólny wzrost obrotów portu gdańskiego w roku bieżącym, jak z tych liczb wynika, wzrósł o 1.137.033,3 ton, czyli o 37,5%.

RZADKI WYPADEK AWARJI W PORCIE GDAŃSKIM.

W dniu 15 bm. statek norweski Dusken, załadowany drzewem, podczas holowania go w porcie w kierunku morza wywrócił się w kanale morskim w pobliżu Westerplatte i przez zatonięcie zatarasował przejście do portu na kilkanaście godzin. We czwartek, 20 bm. wypadek ten był przedmiotem rozprawy w gdańskim Urzędzie Morskim, przyczem jednak nie dało się z całą dokładnością ustalić przyczyny katastrofy. W toku rozprawy wyjaśnionem zostało, że statek już przy zruszeniu od brzegu wykazywał pewne, jednak nieznaczne, pochylenie, które nie wzbudzało specjalnych obaw, ani ze strony kapitana, ani też pilota; w miarę posuwania się ku wyjściu z portu pochylenie wzrastało i około Westerplatte wykazywało już około 14°. W tym momencie węgiel bunkrowy zaczął początkowo powoli, a następnie coraz szybciej przesypywać się w ładowni, co w dalszej konsekwencji spowodowało przewrócenie się statku. Zawezwana przez pilota pomoc, wobec szybkości wzrastania przechylania się statku na burtę, nie zdążyła przybyć na czas.

Pomimo, że, jak wspomnieliśmy, podczas rozprawy z całą dokładnością nie ustalono przyczyny katastrofy, jednym z głównych powodów było wadliwe rozmieszczenie ładunku drzewa, gdy mianowicie pod pokładem załadowano lekkie gatunki w niewielkiej ilości, to na pokładzie ułożono wysoko belki dębowe, które utrzymanie równowagi statku bardzo osłabiły.

Wypadek ten spowodował oczywiście wielkie zamieszanie w ruchu portowym w Gdańsku i był przyczyną nietylko poważnych strat z powodu awarji statku, lecz również i z powodu skomplikowanych robót ratowniczych i przy usuwaniu zatopionego statku z drogi w najruchliwszem miejscu portu.

WIADOMOŚCI MORSKIE

NATĘŻENIE WYMIANY TOWARÓW PRZEZ ANTWERPJĘ, ROTTERDAM I HAMBURG W OSTATNIEM PIĘCIOLECIU.

Trzy główne północno - zachodnie porty kontyngentu Europy — Antwerpja, Rotterdam i Hamburg wielkością swego obrotu towarowego w poszczególnych latach charakteryzują znakomicie sytuację ekonomiczną środkowej, oraz częściowo północnej i zachodniej Europy. Zaplecza lądowe tych portów skierowane są ku południowo - wschodowi. krzyżując się wzajemnie nietylko dalej wgłąb, w Szwajcarji i dorzeczu Dunaju, lecz również w bliższem sąsiedztwie portów. Również wszystkie trzy porty mają ku wschodowi od siebie położone zaplecze morskie, które obsługują dowozowemi linjami i w tem zapleczu morskiem wpływy trzech wielkich portów również się krzyżują. Dlatego prócz roli barometru ogólnej sytuacji gospodarczej w Europie natężeniu obrotu towarowego w tych portach i jego fluktuacjom według poszczególnych lat przypisać można rolę wskaźnika zmian wpływu gospodarczego tych portów w życiu środkowej i północnej Europy.

Podajemy niżej szereg liczb porównawczych dla obrotu towarowego portów Antwerpji, Rotterdamu i Hamburga w ostatniem pięcioleciu stojącem pod znakiem gospodarczej dekonjunktury. W każdym z trzech portów pięciolecie 1929 — 1933 r. charakteryzowało znaczne zmniejszenie obrotu towarowego.

Ogólnie biorąc. spadek trwał cztery lata. był jednak nierównomierny: dla większości towarów w r. 1933 zaznacza się poprawa obrotu, ale nie we wszystkich portach. Dla uproszczenia zaokrąglamy wszystkie liczby do 0,1 mil. ton.

WYWÓZ OGÓLNY: W Antwerpji spadał w latach 1929 — 33 z 10,5 do 6.8 mil. ton, w r. 1933 zaznaczył się wzrost o 0,8 mil. ton. W Rotterdamie w pierwszych czterech latach wywóz spadł z 14.6 mil. do 7,2 mil. ton, w roku 1933 wywóz wzrósł o 0,2 mil. ton. W Hamburgu był w ciągu 5 lat spadek wywozu z 8,9 mil. ton w r. 1929 t. do 6,5 mil. ton w r. 1933: w w ostatnim roku jednakże spadek wyniósł tylko 0,1 mil. ton. Im dalej więc ku wschodowi. tem poprawa w r. 1933 mniejsza. Jednoczesne ożywienie w Szczecinie, rozwój bezpośrednich linij portów polskich. oraz zastosowanie preferencyjności celnej Gdyni i Gdańska dla towarów importu i eksportu polskiego odbiły się zapewne w tym braku poprawy w Hamburgu.

PRZYWÓZ OGÓLNY: W Antwerpji spadek w latach 1929 — 32, z pewnemi wahaniami, z 12 mil. do 9 mil. ton, poczem w r. 1933 zaznaczył się wzrost o 1 mil. ton. W Rotterdamie: w pierwszych czterech latach — spadek gwałtowny, wynikający w przeważnej mierze ze zmniejszenia przywozu rud, — z 22,5 do 11,8 mil. ton, poczem w r. 1933 nastąpił wzrost o 1,3 mil. ton.

W Hamburgu: w 4 pierwszych latach spadek z 17,5 do 12,8 mil. ton; w r. 1933 jeszcze minimalny spadek ok. 0,1 mil. ton. I tu widzimy zahamowanie poprawy w ostatnim roku w Hamburgu: wpływały naogół te same czynniki co w zatrzymaniu poprawy wywozu.

Zmiany w ważniejszych pozycjach wywozu: Wywóz węgla gra poważniejszą rolę tylko w Rotterdamie, gdzie jego eksport spadł z 10 mil. ton (1929) do 4,7 mil. ton (1932), ażeby podnieść się w r. 1933 o 0,3 mil. ton.

Wywóz *zboża*, pokaźny tylko w Hamburgu, obok przywozu zboża do tegoż portu, utrzymywał się w Hamburgu przez całe pięciolecie na równej wysokości ok. 1.0—1,2 mil. ton.

W wywozie *nawozów sztucznych* Antwerpja wykazuje zmniejszenie w pierwszych 4 latach z 1,2 mil. ton do 0,3 mil. ton, w r. 1933 wzrost o 0,2 mil. ton. W Rotterdamie wywóz ten jest nikły. W Hamburgu — systematyczne, choć zahamowane w dwóch ostatnich latach zmniejszenie tego eksportu z 1,7 mil. na 1 mil. ton. Należy mieć na uwadze, że w tym czasie rozwijał się eksport nawozów sztucznych z portów w pobliżu Hamburga, a specjalnie dla manipulacji niemi przystosowanych.

W grupie *pozostałych towarów* w Antwerpji — czteroletni spadek z 9,5 mil. do 5,2 mil. ton, w r. 1933 wzrost o 0,8 mil. ton. W Rotterdamie pięcioletni spadek z 4.0 mil. ton w r. 1929 do 2,4 mil. ton w r. 1933.

W Hamburgu pięcioletni powolny spadek z 6,1 do 3.9 mil. ton z raptownym skokiem wdół o 1,5 mil. ton z roku 1931 na 1932.

Zmiany w ważniejszych pozycjach przywozu: Antwerpja wykazuje w przywozie węgla największy spadek: z 1,8 mil. ton w r. 1929 do 0,5 mil. ton w r. 1932, odtąd bez zmian. Rotterdam w r. 1929 ma przywóz węgla w wysokości 1,6 mil. ton, w r. 1932 osiąga minimum

— 0,8 mil. ton, i w r. 1933 minimalnie zwiększa przywóz węgla.

W Hamburgu zachodzi spadek 4-letni z 3,8 do 2,1 mil. ton w r. 1932, w r. 1933 — bez zmian.

Import *rudy* w Antwerpji wykazuje spadek czteroletni z 2 mil. ton (1929) do 0,7 mil. ton (1932), potem wzrost do 1,2 mil. ton (1933). W Rotterdamie gwałtowny spadek z 10 mil. ton (1929) do 2,2 mil. ton (1932), potem wzrost w r. 1933 do 2,5 mil. ton. W Hamburgu — nieznaczny wogóle import rudy zniżkuje przez 4 lata, w r. 1933 lekko się zwiększa.

Przywóz *zboża* wykazuje we wszystkich trzech portach najmniej regularności, przy jednoczesnem braku synchroniczności wahań tego zależnego od repartycji urodzajów importu w porównywanych portach. Antwerpja w r. 1933 powraca w r. 1933 do swych 3,5 mil. ton importu zboża z r. 1929, jednak w latach 1931 i 1932 ten import jest jeszcze o pół miljona ton większy, sięgając 4 mil. ton, w r. 1930 — nieco mniejszy od poziomu 3,5 mil. ton. Można więc poniekąd mówić o stałym poziomie z wygięciem krzywej do góry w najcięższych latach kryzysu — 1931 i 1932. Rotterdam w pięcioleciu ma kolejno w poszczególnych latach: 3,2; 3,6; 3,8; 4,9 i 3,9 mil. ton importowanego zboża, czyli tę samą widzimy tendencję co w Antwerpji, wzmożoną ogólną tendencję nasilenia tego importu. W Hamburgu obserwujemy zjawisko przeciwne: zaznacza się tu w pięcioleciu nieregularny spadek importu zboża z 2,2 mil. ton do 0,9 mil. ton, w r. 1933. — W przeciwieństwie do innych towarów importowych w Hamburgu spadek gwałtowny dla zboża zaznacza się dopiero w r. 1933. Stoi to w związku z polityka rolną Niemiec.

W grupie *olejów mineralnych* Antwerpja wykazała od r. 1930 lekką tendencję zwyżkową. Import ich waha się pomiędzy 0,8 mil. ton a 1,2 mil. ton. W Rotterdamie od r. 1930 do 1932 spadek z 1,5 mil. ton na 0,7 mil. ton., w r. 1933 wzrost do 1 mil. ton. W Hamburgu czteroletni spadek z 2,0 mil. ton na 1,5 mil. ton, w r. 1933 — powrót do 2 mil. ton.

W grupie importu *pozostałych towarów* Antwerpja wykazuje w latach 1929—33 kolejno 4,5; 3,2; 3,2; 2,8; 3,9 mil. ton. W Rotterdamie — czteroletni spadek z 6,2 mil. ton na 3,9 mil. ton. W roku 1993 — 5,2 mil. ton. W Hamburgu czteroletni spadek z 9 mil. ton na 6,8 mil. ton, w r. 1933 lekki wzrost o 0,2 mil. ton.

Z powyższego wynika, że w kierunku eksportowym wymiany towarowej w ostatniem pięcioleciu najwięcej ucierpiał Rotterdam. Antwerpja wykazała najmniejszy spadek w kierunku importowym: i tu Rotterdam ucierpiał najbardziej. Ostatni rok wogóle zaznaczył się pewną poprawą w Antwerpji i Rotterdamie, poprawa ta zaznacza się dla licznych towarów nieznacznie, lub wcale nie — w Hamburgu.

Godne jest zaznaczenia, że porównawcze notowania ruchu *tonażu* w porównywanych portach w temże pięcioleciu dają tendencję całkiem inną, maskując istotny stan rzeczy, którego właściwym barometrem może być jedynie *wymiana towarowa.*

LEKKA POPRAWA W ŻEGLUDZE JUŻ SIĘ ODBIŁA W POSTACI ZWYŻKI AKCYJ TOWARZYSTW ŻEGLUGOWYCH W DANJI.

Urzędowe notowania kursu akcyj żeglugowych w Kopenhadze wykazują w ciągu ostatnich miesięcy dość znaczną zwyżkę kursów, wobec czego wartość akcyj jest obecnie przeciętnie o 25% wyższa niż rok temu. Przyczyną zwyżki ma być podnoszenie się cen tonażu, jak nowego, tak i starego, jak również ożywienie rynków frachtowych i lepsze frachty. Skutki ożywienia obejmują przeważnie nietylko tonaż mniejszych statków, lecz i większych, pod wpływem ruchliwości rynków La Platy i Dalekiego Wschodu. Przy ocenie duńskiej zwyżki 25% akcyj żeglugowych należy jednakże brać pod uwagę wyjątkowo niski stan tych akcyj w roku ubiegłym.

PRZEWOZY TRANSATLANTYCKIE PASAŻERÓW W PIERWSZEJ POŁOWIE R. B.

Statystyka Konferencji Północno - Atlantyckiej za pierwszą połowę roku 1934 świadczy o pewnej poprawie ruchu pasażerskiego przez Północny Atlantyk. Narazie zebrano liczby dla kierunku Europa — Ameryka. Wzrost ruchu wynosi wobec roku poprzedniego — ok. 7% (75.000 osób wobec 70.000). Spadek ilości pasażerów wykazują: Norddeutscher Lloyd, Hamburg Amerika i Red Star Line, wszystkie inne mają wzrost ilości pasażerów.

Ciekawem zjawiskiem jest ogromne zmniejszenie ilości pasażerów drugiej klasy, co się tłumaczy poprostu likwidacją tej klasy na licznych statkach. W trzeciej klasie ilość pasażerów pozostała bez zmiany. Klasa turystyczna nadal się rozwija (z 20.960 pas. na 23.600 pas.), klasa „kabinowa“ zwiększyła frekwencję o 13%, klasa pierwsza o 7%. Druga więc i w mniejszym stopniu, trzecia klasa są w stadjum zaniku.

Liczby dla kierunku Ameryka — Europa, które jeszcze całkowicie nie są zebrane, mają odznaczać się tą samą tendencją co liczby już ogłoszone dla ruchu w kierunku zachodnim.

SEZONOWE OŻYWIENIE NA MORZU KARSKIEM.

Na morzu Karskiem, przy ujściach rzek Obi i Jeniseja, panowało w końcu sierpnia sezonowe ożywienie: 28 statków, w tem 30% angielskich przybyło próżnych, przeważnie po ładunek drzewa.

NAJDALEJ NA PÓŁNOC POŁOŻONY PORT ŚWIATA.

W ujściu rzeki Leny ma powstać port dla eksportu soli, ropy naftowej i konserw rybnych. Otwarcie portu dla żeglugi przewiduje się w r. 1937.

TERMIN ZAMKNIĘCIA NAWIGACJI W LENINGRADZIE.

Władze sowieckie dotąd, jak wiadomo, trzymały Leningrad bardzo długo wgłąb zimy urzędowo w stanie otwartym, jednocześnie przyjmując do umów frachtowych Exportlesa klauzulę lodową. Skutkiem tego optymizmu były liczne procesy z powodu straty czasu zużytego przez statek w wyniku niewystarczającej pomocy łamaczy lodu.

W widocznym celu zapobieżenia możliwosciom niekorzystnych dla strony frachtującej sporów w roku bieżącym wyznaczono przez władze portowe zamknięcie nawigacji w Leningradzie na dzień 22 grudnia dla statków przybywających i 10 stycznia dla statków, opuszczających ten port.

KANAŁ BAŁTYK-MORZE BIAŁE MA ZNACZNY RUCH.

Wykończona niedawno droga wodna Bałtyk — Morze Białe według relacyj sowieckich ma już poważny ruch towarowy, który dla tegorocznego sezonu żeglownego wyniesie 1.340.000 ton. Również ruch pasażerski na nowem połączeniu kanałowem dwu mórz miał otrzymać spodziewany stopień nasilenia.

OPŁATY PORTOWE W LIZBONIE.

Na podstawie dekretu z dn. 7 bm. wprowadzającego z dniem 21 b. m. nowe opłaty portowe w porcie lizbońskim, opłaty postojowe dla statków portugalskich i statków państw, którym Portugalja przyznała prawa bandery portugalskiej, obniżone zostały o 50%.

Dla statków, nieposiadających praw bandery portugalskiej, a więc i statków polskich opłaty te wynoszą: od tony pojemności brutto: statki towarowe linij nieregularnych t. j. nieodbywających obowiązkowo conajmniej 4-ch podróży rocznie — 1 doba — 1,60 esk., następne doby 0,04, statki towarowe linij regularnych — 1 doba 0,80, następne doby 0,20; statki pasażerskie nieregularne — 1 doba — 0,36, następne doby 0,06, statki pasażerskie regularne, lub statki przewożące pocztę — 1 doba — 0,25, następne doby 0,13, statki turystyczne lub wycieczkowe — 1 doba — 0.50, następne doby 0,02 eskudo.

Wiadomości celne, importowe i eksportowe

TENDENCJE POLITYKI ZBOŻOWEJ W HOLANDJI.

Poważne zrzeszenia importerów zboża w Holandji wystosowały do Ministerstwa Spraw Ekonomicznych podanie, w którem podkreślają brak na rynku dostatecznych zapasów zboża zagranicznego pochodzenia, przeznaczonego tak na spożycie ludzkie, jak i na pokarm dla bydła.

Podanie stwierdza, że wprowadzenie przez Rząd Holenderski w odniesieniu do krajów, które były głównymi dostawcami zboża w Holandji, przepisów kompensacyjnych oraz nieprzewidziany podówczas spadek światowej produkcji zboża wraz z kursującemi pogłoskami o obniżeniu opłat monopolowych wywołał poważne zmniejszenie importu zboża i duże trudności w wynalezieniu rynków zaopatrywania. Obecnie zapasy wraz ze zbiorami wewnętrznemi starczą najwyżej do końca lutego 1935 r., poczem nastąpi konieczność zaopatrywania się zagranicą.

Memorjał podkreślając, że ograniczenie importu zboża z krajów europejskich, w obliczu nieurodzaju w Stanach Zjednoczonych pozostawia Argentynę, jako jedyne źródło zakupu (z Australji i Kanady można będzie bowiem sprowadzać tylko lepszy gatunek pszenicy), zawiera prośbę o skasowanie przepisów o kompensowaniu importu zboża z krajów europejskich mających charakter handlowo - polityczny. nieodpowiadających jednak w obecnych zmiennych warunkach wymogom ekonomicznym Holandji. Decyzja rzadu w tej sprawie jest narazie niewiadoma.

P. J. S.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU POLSKICH ŚLIWEK I GRUSZEK W. BRYTANJI.

Na rynku angielskim istnieją możliwości zbytu owoców polskich; należyte wykorzystanie istniejącej konjunktury zależy nietylko od regularnej dostawy owoców dobrej jakości. ale również od właściwego opakowania, które zabezpieczyć winno owoce przed zepsuciem i uszkodzeniem w czasie trwania transportu. Wadliwe dostawy owoców polskich, polegające na nieodpowiedniem rozsegregowaniu towaru wg. dojrzałości i wielkości bądź zastosowaniu za słabych skrzynek, wpłynęły na uzyskanie cen niższych od tych, jakie uzyskiwały owoce z innych krajów.

Należy zaznaczyć, że najlepszym popytem na rynku angielskim cieszą się gruszki z gatunków:

1) Williams,
2) Beurre Hardy,
3) Josephines,
4) Kaiser Alexanders (Beurre Bosc)

5) Comice.

Śliwki z obcych krajów mają popyt w Anglji tylko w wypadku braku odpowiednich krajowych gatunków przy pierwszem zapotrzebowaniu sezonu.

Gruszki pakuje się do skrzyń zwanych „crates" o wymiarach mniejwięcej 21 cali długości, 12 cali szerokości i 7 cali głębokości. Ramy skrzyń powinny być wykonane z mocnego drzewa (przeważnie sosnowego, ze względu na lekkość tego drzewa), ściany zaś obite deszczułkami z dykty wskutek czego nie będą łamliwe i kruche, jak to dało się zauważyć z deseczkami z drzewa sosnowego.

W takich skrzyniach układa się gruszki w dwie warstwy oddzielone warstwami: a) arkusza papieru, b) warstwą słomy drzewnej, c) arkusza papieru. Wewnętrzne ściany skrzyni wyłożone winny być również warstwą słomy drzewnej i arkuszem papieru. Każda gruszka zaś winna być owinięta osobnym papierem. W ten sposób ułożone gruszki chronione są od części twardych samej skrzynki.

Drugą ważną rzeczą jest odpowiedni dobór i segregacja gruszek według wielkości i jednakowego stopnia dojrzałości w każdej skrzynce.

Według wymiarów gruszek, skrzynki standartowe zawierają 36, 48, 56, 64, 72 i 90 sztuk. Podany system pakowania choć nie najlepszy jest stosowany przez eksporterów włoskich i uważany przez importerów za dostateczny, jeśli chodzi o rynek angielski.

Pozatem należy zwracać uwagę na fakt, że towar taki, jak gruszki, musi być szybko dostarczony, ażeby się nie psuł w drodze. W wypadku dłuższego transportu lub przechowania w skrzyniach, należałoby przewozić gruszki w chłodniach, jak czynią to firmy włoskie, które ładują skrzynie do wagonów-chłodni, dostarczając je koleją do portu Zeebruges w Holandji, skąd załadowane na okręt przychodzą do Hull lub Londynu.

Eksporter powinien przewidzieć, ażeby gruszki, pakowane niezupełnie dojrzałe, mogły dojść do punktu pełnej dojrzałości po uwzględnieniu przewidzianego czasu podróży oraz czasu jednego tygodnia w Anglji przeznaczonego na rozsprzedanie i dostawę do firm detalicznych.

Cło od importu gruszek w Anglji wynosi 4 sh. 6 d. od ctw. (50 kg.) Cło od śliwek zaś 9 sh. 4 d za cwts. w czasie od 1-go czerwca do 21-go października. P. I. E.

KONTYNGENTY IMPORTOWE W ITALJI.

Z powodu niekorzystnie układającego się bilansu handlowego i wynikającej z tego konieczności zmniejszenia pasywności salda obrotów handlowych rząd włoski wprowadza zasadę kontyngentowania wwozu niektórych artykułów.

W ustalaniu kontyngentów rząd włoski brał pod uwagę znaczenie, jakie dla poszczególnych krajów miał w przeszłości i ma obecnie wwóz artykułów kontyngentowych.

Kontyngenty ustanawia się na okres roku kalendarzowego (1 styczeń — 31 grudzień 1934), a ilości kontyngentowanych obecnie produktów wwiezione od dnia 1-go stycznia do dnia ogłoszenia kontyngentu, będą wliczone do kontyngentu rocznego przyznanego odpowiedniemu krajowi.

Kontyngentowaniu poddano jedynie tylko 10 artykułów włoskiego importu, w myśl dekretu Ministra Finansów z dnia 10. VIII. 34 r. z mocą obowiązującą od dn. 20. VIII., nadając im jednak formę zakazów przywozu. Mianowicie na zasadzie ustawy z 14 listopada 1926 r. w przedmiocie zakazów wwozu i wywozu rozszerzono listę towarów zakazanych do przywozu na następujące artykuły:

poz. tar. cel.	towar
30 a	ser twardy
129	tłuszcz wieprzowy,
274 e	minerały cynkowe,
486 b)	okulary inne,
556	kaolin,
ex 565	bauxyt,
642 a) 2, a) 3	celuloid w masie, w płytach,
a) 4, a) 5	w rurach, w płatkach i w inn. wyrobach,
715	superfosfaty mineralne i kostne,
715 b) 3	azotniak,
914 b) 2	szczotki z drzewa lakierowanego lub polerowanego, z hebanitu, celloidu. kości itp.

Dla Polski wyznaczono kontyngent na azotniak w wys. 10 ton rocznie, ustalając tę kwotę według wysokości importów z r. 1933.

STOSUNKI HANDLOWE POMIĘDZY POLSKĄ A W. P. IRLANDJĄ.

Handel pomiędzy Polską a Irlandją w poszczególnych miesiącach pierwszego półrocza r. bież. i ubieglego przedstawiał się, jak następuje:

	Import w Ł		Eksport w Ł	
	1933	1934	1933	1934
Styczeń	37.561	81.580	10	0
Luty	26.804	63.160	5	2
Marzec	41.161	73.294	7	6
Kwiecień	34,279	61.722	0	1.651
Maj	27.538	90.722	1	1.479
Czerwiec	26.616	53.507	1	2.757
Razem	193.959	423.985	24	5.895

Na dn. 30. VI. 34. import z Polski wyprzedził import ze wszystkich innych kontynentalno - europejskich krajów, za wyjątkiem: Niemiec, których obroty z Wolnem Państwem wyraziły się w cyfrach Ł. 1.261.512 po stronie importu (w roku ub. — Ł. 859.606)

i Ł. 74.746 po stronie eksportu (w r. ub. — Ł. 38.346); oraz Belgji, która w r. b. wwiozła za Ł. 332.100 (w r. ub. za Ł. 419.495), i wywiozła z Wolnego Państwa za Ł. 108.849 (w r. ub. za Ł. 68. 639).

Natomiast np. import z Czechosłowacji spadł z Ł. 228.470 w roku ub. do Ł. 69.910 w roku bież.; z Z. S. S. R. — z Ł. 144.748 w roku ub. do Ł 49.286 w roku bież.

WSPÓŁPRACA HANDLOWA Z POLSKIEMI PLACÓWKAMI ZAGRANICZNEMI.

Polskie placówki zagraniczne otrzymują coraz częściej zgłoszenia różnych polskich firm eksportowych oraz agenturowych, które proszą o ułatwienie im kontaktu z miejscowymi importerami. Jest to objaw wielce pomyślny i świadczący o wzroście zainteresowania sprawami eksportu z Polski zagranicę. W celu ułatwienia placówkom szybkiego i sprawnego załatwienia takich ofert winny firmy polskie odrazu przy swem zgłoszeniu załączać referencje organizacyj gospodarczych w Polsce. Uniknie się w ten sposób zbędnej zwłoki, która musi następować z reguły w wypadku zwrócenia się do placówek firm nowopowstałych lub nieznanych dotychczas odnośnemu Poselstwu czy Konsulatowi w związku z koniecznością zasięgania informacyj o zgłaszających się firmach.

FORMULARZE FAKTUR KONSULARNYCH PRZY EKSPORCIE DO ARGENTYNY.

Dn. 1 września rb. weszły w życie **przepisy argentyńskie,** wprowadzające t. zw. **faktury konsularne,** jako dokumenty obowiązkowe przy eksporcie towarów do Argentyny.

Ponieważ argentyńskie placówki konsularne nie posiadają ani nie będą posiadały odpowiednich formularzy, Izba Handlowa Polsko-Łacińsko-Amerykańska w porozumieniu z Konsulatem Argentyńskim, Państwowym Instytutem Eksportowym i Związkiem Izb Przemysłowo - Handlowych w Warszawie wydała dla całego kraju formularze argentyńskiej faktury konsularnej, odpowiadające wymaganiom regulaminu argentyńskiego, z tłumaczeniem odpowiednich tekstów na język francuski.

Formularze te są do nabycia w dowolnej ilości, w cenie groszy 25 za egzemplarz, w Biurze wspomnianej Izby.

Jednocześnie Izba wydaje broszurę pt. „Przepisy Argentyńskie o Fakturach Konsularnych", która zawiera tłumaczenie odnośnych rozporządzeń argentyńskich i poucza, jak należy wypełniać te faktury, by nie narażać siebie i swego odbiorcy na niepotrzebne komplikacje i straty. Druk broszury zostanie ukończony około 20 bm. poczem rozsyłany będzie zainteresowanym.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 SIERPNIA DO 7 WRZEŚNIA.

BRAZYLJA. Z dniem 1 września 1934 r. weszła w życie nowa taryfa celna.

Na mocy rozporządzenia ministra Skarbu, eksport następujących towarów brazylijskich jest uzależniony od uzyskania zezwolenia na wywóz („guia de embarque"- i poddany obowiązkowi sprzedaży walut Bankowi Brazylijskiemu:

Klasa I. Produkty zwierzęce. Konserwy mięsne. Mięso baranie, wołowe i wieprzowe mrożone. Skóry wołowe i świńskie solone i suszone. Wełna surowa. Języki suszone i solone. Futra kozie, baranie, jelenie i inne (leśne). Jelita suszone i solone.

Klasa II. Produkty mineralne. Złoto. Proszek złotniczy. Stare metale. Srebro krajowe. Wyroby ze srebra i złota. Stare srebra.

Klasa III. Produkty roślinne. Bawełna surowa. Ryż. Cukier. Massaranduba (balata). Seringa (Havea, kauczuk). Kakao. Kawa. Wosk carnauba. Otręby pszenne. Banany. Kasztany łuszczone. Grapefruit. Pomarańcze. Mandarynki. Mamony. Kasztany. Tytoń w liściach. Herva-mate. Drzewo. Makuchy z nasion bawełnianych.

CEJLON. Wprowadzone zostały z dniem 30 lipca br. kontyngenty na tkaniny bawełniane i ze sztucznego jedwabiu w okresie od 7 maja do 31 grudnia 1934 r. i od 1 stycznia do 31 grudnia 1935 r. oraz na lata następne. Specjalne kontyngenty wyznaczono dla Holandji, Japonji, Stanów Zjednoczonych oraz dla grupy „inne kraje".

CZECHOSŁOWACJA. Obniżone zostało cło na torf (poz. 135a) do wysokości 1 Kc. — 100 kg. br., sprowadzany na mocy specjalnego pozwolenia dla celów przemysłowych. Jednocześnie z powyższem obniżone zostało do wysokości 20,80 Kc. za 100 kg. netto cło na krochmal i mąkę ziemniaczaną.

Na wrzesień br. wydano pozwolenia na przywóz 1.500 sztuk wieprzy z Polski.

FINLANDJA. Prezydent Republiki uchylając swoje zarządzenie z dnia 3. 8. 34 r. wprowadził z dn. 28. 8. cło na następujące towary: kukurydza niemielona od 1 kg. — 0,40 Fmk. (dot. bez cła), pasze (oclone jako otręby) — 0,40 (dot. 0,15), makuchy i inne pasze — 0,50 (bez cła). orzech ziemny, makuchy z orzecha ziemnego, odpadki z orzecha ziemnego — 0,40 (bez cła).

Jednocześnie podwyższone zostało cło na owies niemielony z 0,25 Fmk. za kg. do 0,50 Fmk. za kg., oraz cło na mąkę owsianą i kaszę owsianą z 0.95 Fmk. za 1 kg. do 1,45 Fmk. za kg. Powyższe zarządzenie stoi niewątpliwie w ścisłym związku z dążeniem sfer rządowych do zabezpieczenia rolnikowi fińskiemu zbytu tegorocznych produktów na własnym rynku.

Rada Ministrów postanowiła wprowadzić następujące zmiany w taryfie celnej na r. 1935 z natychmiastową mocą obowiązującą:

			stara taryfa	nowa taryfa
par. 84	1. Pure pomidorowe dla potrzeb wojska w opakowaniu niehermetycznem. Waga minimum 4,5 kgr. brutto	1 kg	8,—	1,—
par. 279	2. Tkaniny z jedwabiu prawdziwego, używane przez fabrykę spadochronów armji fińskiej	1 kg	246,—	50,—

par. 468 c 1 i 2	3. Skóra „chevreau" waga mniej niż 0,5 kgr. netto od kawałka . . .	1 kg	20 lub 26	10% ad valorem, przyczem mniejsze cło ma wynosić 10,— Fmk. za 1 kgr.
par. 663	4. Elementy galwaniczne	1 kg	2,50	5,— za baterje do lamp kieszonk. 3,— inne

FRANCJA. Przymus znakowania krajem pochodzenia rozszerzony został na następujące towary: bieliznę pościelową, szkło dęte i kryształowe i wyroby maszynki do mięsa, lodów, piecyki, cegły, naczynia gliniane i fajansowe.

HISZPANJA. Dekretem z dnia 15 sierpnia 1934 r. podwyższona została do wysokości 10 pesetów od q. taksa importowa na oleje, tłuszcze roślinne i zwierzęce, sprowadzone dla produkcji mydła.

HOLANDJA. Skontyngentowany został import wełnianych i półwełnianych kołder: kontyngent obowiązuje od 16 sierpnia do 30 listopada i wynosi 80% przeciętnej wagi importu tych towarów w latach 1931/32 w tym samym okresie. Przedłużone zostało skontyngentowanie następujących towarów: zapałek od 1 września do 1 maja 1935: opon i płaszczy gumowych od 1 września 1935 r. i roślin ozdobnych — do 1. 9. 35 r. materjałów włókienniczych od 1. 9. 1935 r.

IRLANDJA. Dekretem z dnia 15 sierpnia 1934 r. obniżone zostały premje wywozowe na jaja, świeże konserwowane i żółtko i białko.

PALESTYNA. Z dniem 24 sierpnia 1934 r. weszła w życie zwyżka cła na owies w wysokości 3 milsów od 1 kg. (dot. 2 milsy).

TUNIS. Z dniem 21 sierpnia 1934 r. weszły w życie wprowadzone we Francji zwyżki cła na bydło i mięso mrożone.

TRANSJORDANJA. Zniesione zostało cło na węgiel, nasiona rzepaku, skóry surowe i suszone, koprę, przędzę bawełnianą, wełnianą i jedwabną, mięso suszone, blachę i siarkę w proszku.

TURCJA. W dniu 21. 8. 1934 r. ogłoszone zostały nowe kontyngenty na okres od 1. 10. 1934 r. do 31. 3. 1935 r. Listy K. i M. zawierają towary, które mogą być sprowadzane bez ograniczeń kontyngentowych z tych krajów, które z Turcją zawarły układy rozrachunkowe oraz z tych, które mają z Turcją aktywny bilans handlowy. Ministerstwo Gospodarki ma wskazać, o które kraje chodzi w tym wypadku. Lista M, która ustalała kontyngenty dla poszczególnych krajów, została zmieniona, ponieważ z krajami temi zawarte zostały specjalne układy. Lista S zawiera towary, które za pozwoleniem min. gospodarki mogą być sprowadzane z krajów wyżej wyliczonych. Lista T zaś towary, których przywóz będzie dopuszczony wg. wymiaru ułatwień przyznanych przywozowi tureckiemu przez kraj eksportujący.

W. BRYTANJA. Z dniem 30 sierpnia 1934 r. weszły w życie zwyżki cła na sworznie z gwintami lub bez, śruby i mutry, gwoździe itp.

Dekretem z dnia 29 czerwca z mocą obowiązującą od 29 września 1934 r. wejdzie w życie przymus znakowania krajem pochodzenia krochmalu z kukurydzy, a z dniem 7 stycznia 1935 r. importowanego mięsa.

Z dniem 1 września 1934 r. weszły w życie nowe stawki celne na warzywa a mianowicie: kalafjory w okresie od 1. 3. do 30. 5. — 4 sh. od centn. (dot. 3 sh. od centn.), od 1 maja do 15 czerwca marchew 190 sh. od centn. (dot. 2 sh.), rzepa 8 sh.. centn. (dot. 2 sh. 4 d.), endywja, sałata 2 sh. od centnara. Cło na pomidory nie uległo zmianie.

Możliwości handlowe i eksportowe

Firma francuska poszukuje dostawy wyrobów koszykarskich. 21211/49/Sz.

Firma francuska poszukuje reprezentacji polskich firm drzewnych na połud. Francję. P/21435/40/MM.

Firma francuska poszukuje kontaktu z krajowymi producentami wyrobów drzewnych do użytku domowego. P/21970/3R/MM.

Firma angielska pragnie nabywać w Polsce kredę francuską (talk). P/21427/47/MM.

Firma holenderska pragnie nabywać w Polsce forniery meblowe. P/21491/40/MM.

Istnieją możliwości eksportu do Tunisu prawideł drewnianych. P/21594/40/MM.

Solidny kupiec pochodzenia polskiego, osiadły w Bejrucie, pragnie objąć przedstawicielstwa fabryk polskich. E/21411/21/Ch.

Na rynku angielskim są możliwości zbytu masowego stożkowych wałeczków dębowych wewnątrz drążonych. P/22138/40/MM.

Firma irlandzka interesuje się importem krzeseł dębowych stolarskich (stołowych). P/22220/40/MM.

Firma południowo - afrykańska zgłasza objęcie przedstawicielstwa na polskie drzewo. Oferty b. solidne. P/22165/MM.

Firma hiszpańska interesuje się komisową sprzedażą polskiego drzewa i podkładów. P/22638/40/MM.

Firma londyńska zainteresowana jest w eksporcie wyrobów drzewnych drobnych. P/22786/40/MM.

Firma angielska interesuje się importem z Polski wyrobów gumowych, zmywaków drucianych, przyborów piśmiennych, zabawek. P/22140/3R/Sz.

W Finlandji istnieje zapotrzebowanie na aparaty elektromedyczne (aparaty rentgenowskie, lampy kwarcowe, itp. utensylja lekarskie). P/22689/50/Sz.

Na eksport na Bliski Wschód poszukiwane są firmy produkujące imitację fibry. P/22526/59/Sz.

Do Kanady można eksportować dewocjonalja obrządku katolickiego i grecko - katolickiego, książki do nabożeństw itd. P/39/Sz.

Firma holenderska może sprzedać w krajach kolonjalnych 4000 sztuk firanek „six ponds", szer. 40 cali (100 cm.), zakończonych w szpice, z wzorem kwiatów lub ptaków. P/22576/64/M.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Sprawy taryfowe

POLSKO - RUMUŃSKA TARYFA PORTOWA

W ramach polsko-rumuńskiej taryfy portowej, nastąpi prawdopodobnie z dniem 1 października br. dostosowanie taryf artykułowych na zboże, nasiona strączkowe, wyroby młynarskie i nasiona oleiste do obecnego poziomu taryf eksportowych rumuńskich.

OBNIŻKA TARYFY EKSPORTOWEJ BUŁGARSKEJ NA JAJA DO GRANICY RUMUŃSKIEJ.

W bułgarskiej taryfie wewnętrznej przeprowadzono 15—30% obniżkę taryfy eksportowej na wywóz jaj przez przejścia graniczne do Rumunji Oboriszte i Ruszczuk, co daje możność skierowania transportu jaj bułgarskich przez Gdynię.

DOPUSZCZENIE WYDOBYWANIA JĄDER Z ORZECHÓW KOKOSOWYCH I PALMOWYCH W PORTACH

Postanowienia taryfy towarowej portowej zasadniczo nie dopuszczają obróbki uszlachetniającej podczas przechowywania na składzie w portach towarów, dowiezionych do wysyłki morzem lub wyładowanych ze statków, które podczas przewozu koleją korzystają z ulgowych taryf portowych. Wolno takie towary tylko przepakowywać, przesypywać, mieszać, oczyszczać, klarować, znaczyć, sortować, krajać, mleć, montować, solić itp. Obecnie śladem Triestu dozwolono wydobywanie w portach polskich jąder z orzechów kokosowych i palmowych, co daje możność dokonywania w Gdyni tej przeróbki dowożonego morzem surowca.

Wydawnictwa

BROSZURA „NASZE MORZE I WYBRZEŻE"

Towarzystwo Budowy Bazyliki Morskiej w Gdyni wydało ilustrowaną broszurę pt. „Nasze morze i wybrzeże", ujmującą w treściwy i popularny sposób szereg ważniejszych zagadnień, związanych z polskiem posiadaniem na morzu.

Z uwagi na przeznaczenie dochodu, uzyskanego ze sprzedaży na fundusz Bazyliki Morskiej w Gdyni, jej wartość propagandową, a wreszcie niską cenę (1 zł), udostępniającą nabycie broszury nieomal każdemu, broszura ta zasługuje na wyróżnienie.

Komunikaty

EGZAMIN DLA ELEKTROMONTERÓW.

Zarządzeniem Pana Wojewody Pomorskiego z dnia 14-go września 1934 r. Nr. HA. 1/1. został ustalony termin pierwszego egzaminu dla elektromonterów przed komisją egzaminacyjną przy Państwowej Szkole Budowy Maszyn w Grudziądzu na dzień **29-go września 1934 r.** Zgłoszenia do egzaminu należy kierować na ręce Dyrektora wyżej wymienionej szkoły.

Zgodnie z par. 2 ustęp. 2. rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 9. XII. 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 111/27, poz. 943), zgłaszający się do wspomnianego egzaminu winni wykazać się dowodem ukończenia trzyletniej nauki w przemyśle elektrotechnicznym i odbycia po ukończeniu nauki przynajmniej trzyletniej praktyki w tym przemyśle.

Świadectwo złożenia egzaminu przed wyżej podaną komisją egzaminacyjną stanowi dowód umiejętności zawodowej do prowadzenia przemysłu instalacyj elektrycznych dla siły i światła o niskiem napięciu i osoby legitymujące się takiem świadectwem mogą uzyskać koncesję na prowadzenie tego przemysłu bez potrzeby starania się o dyspensę po myśli art. 9 ustęp 3 prawa przemysłowego.

Listy przewozowe z nadrukiem firmy

wykonują szybko i starannie

ZAKŁADY GRAFICZNE BOLESŁAWA SZCZUKI Wąbrzeźno - Pom. Mickiewicza 1 Tel. 80

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Capella	25. 9.	29. 9.	3. 10.	6. 10.
Cieszyn	2. 10.	6. 10.	10. 10.	13. 10.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports — Th communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Rauma — Mantyluoto — Kristinestad — Wasa — Jacobstad — Ixpila — Uleaborg — Kemi.

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Nordland — z Gdyni 3. 10.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjold — z Gdyni 29. 9.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Irene	24. 9.	29. 9.	26. 9.
Neptun	1. 10.	6. 10.	3. 10.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 26/27. 9. s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 3/4. 10.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland. Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 7. 10. s/s Marieholm — z Gdańska 8. 10.

Do Helsingborg — Malmö

Behnke & Sieg s/s Egon — z Gdyni 26. 9.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 8. 10.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 7. 10.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 3. 10.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 17. 9.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Irene — z Gdańska 29. 9.

s/s Neptun — z Gdańska 6. 10.

Do Hamburga (Hamburg)

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Gdyni 29. 9.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

	Gdynia	Gdańsk
s/s	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Brake	25. 9.	29. 9.
Lothar	2. 10.	6. 10.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 29. 9.

s/s Tczew — z Gdyni 16. 10.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)

(Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Balduin — z Gdyni 28. 9. — z Gdańska — 4. 10.

s/s Balduin — z Gdyni 5. 10 - z Gdańska — 29. 9.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów

(West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdyni 1. 10. — z Gdańska 29. 9.

s/s Jaederen z Gdyni — 15. 10. — z Gdańska 14. 10.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 25. 9. — z Gdańska 28. 9. s/s Śląsk — z Gdyni 2. 10. — z Gdańska 5. 10.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek. z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska“ przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem“ i „Ludwig Kolberg“ odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.

Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Condor	27. 9.	29. 9.
Oscar Fridrich	1. 10.	3. 10.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich

Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska“ S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Frisen	25. 9.	28. 9.	6. 10.
Śląsk	2. 10.	5. 10.	10. 10.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 27. 9. — z Gdańska 29. 9

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ajax — z Gdyni 2/3. 10. s/s Ariadne — z Gdyni 9/10 10.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 25. 9. — z Gdyni 27. 9.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka

(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 2. 10. z Gdyni 4. 10.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 26. 9. — z Gdyni 27. 9.

s/s Lwów — z Gdańska 3. 10. — z Gdyni 4. 10.

Do Leith — Grangemouth

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Oder — z Gdyni 28/29. 9.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjold — z Gdyni 29. 9.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 12. 10.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 12. 10.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości. Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Spezia — z Gdyni 28. 9. s/s Mansuria z Gdyni 25. 10.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — z Gdyni 16. 10.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

s/s Blaland — z Gdyni 5. 10. m/s Hemland — z Gdyni 22. 10.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanpenn — z Gdyni 28. 9. s/s Minnequa — z Gdyni 7. 10.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 24. 10.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Valparaiso — z Gdyni 9. 10.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Atlanta — z Gdańska 1. 10. — z Gdyni 3. 10.
s/s Aura — z Gdańska 18. 10. — z Gdyni 20. 10.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)
Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Eastbourne — z Gdyni 6. 10.

Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Madras, Calentta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Thalatta — z Gdyni 16. 10. s/s Sumatra — z Gdyni 6. 11.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

s/s Neleus — z Gdyni 8/12. 10.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanyork — 29. 9.		s/s Scanyork — 13. 10.

Linja Gdynia—Ameryka
(Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Pułaski — 22. 9.	s/s Pułaski — 4. 10.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Pułaski — 24. 9.	s/s Pułaski — 4. 10.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Helsingfors Sobota
s/s Śląsk			26. 9.	29. 9.
s/s Capella	25. 9.	29. 9.	3. 10.	6. 10.

Do Kotki zawijają tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Lothar	29. 9.	2. 10.	6. 10.
Tatti	3. 10.	6. 10.	9. 10.
Christian Russ	6. 10.	9. 10.	13. 10.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	26. 9.	29. 9.	2. 10.

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Hamburga — 25. 9. — w Gdyni — 28. 9.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Taernan — 24. 9. z Rotterdamu — s/s Cieszyn — 29. 9.

z Rotterdamu — s/s Chorzów — 6. 10.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Rhea	25. 9.	1. 10.	3. 10.
Orest	29. 9.	4. 10.	6. 10.
Butt	2. 10.	8. 10.	10. 10.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

s/s Cieszyn — z Antwerpji — 26. 9. s/s Irisen — z Antwerpji — 6. 10.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — s/s Butt 29. 9. — w Gdyni — 8. 10.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Neptun	27. 9.	1. 10.	3. 10.	6. 10.
Minos	4. 10.	8. 10.	10. 10.	13. 10.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lech	4. 10.	7. 10.	9. 10.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	27. 10.	30. 10.	2. 10.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lublin	20. 9.	23. 9.	26. 9.
s/s Lwów	27. 9.	30. 9.	2. 10.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi				Przyjazd
	Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdańsk/Gdynia
m/s Stureholm		8. 9.	15. 9.	21. 9	14. 10.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania kawy

	Termin wyjścia	Przyjazd	
	Santos	Gdynia	Gdańsk
s/s Aura	23. 8.	26. 9.	26. 9.
s/s Bore IX	9. 9.	14. 10.	29. 10.

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	Termin wyjścia							Przypuszczalny termin nadejścia
	Pireus	Istanbul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa Haifa	Palermo	Gdynia-Gdańsk
m/s Blaland	11. 9.	—	3. 9.		6. 9.	22. 8.		28. 9.
m/s Vikingland			17/20. 9.	31. 8./2. 9.		1—3. 9.		14. 10.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — wychodzi z Casablanca 25. 9. — oczekiwany w Gdyni 10/12. 10.

KUPUJ WYROBY KRAJOWE

Pamiętaj, że każdy grosz wydany na towar zagraniczny, pogłębia — kryzys, zwiększa bezrobocie! —

Wszelkich informacyj dotyczących krajowych źródeł zakupu udziela odwrotnie:

Izba Przem.-Handlowa w Gdyni

ADAM TOMASZEWSKI

NOWOCZESNA ORGANIZACJA URZĄDZEŃ BIUROWYCH

GDYNIA

ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA

(W domu gdzie Izba Przemysłowo-Handlowa)

KONTA BANKOWE: KOMUN. KASA OSZCZĘDNOŚCI GDYNIA — — — — P. K. O. POZNAŃ NR. 212.758

TELEFON NR. 1055

Hurtowy i detaliczny skład papieru, materjałów piśmiennych i artykułów biurowych.

Księgowość przebitkowa.

Powiększywszy zakres działania, zaopatrzyłem skład swój w duży wybór towaru.

Dostawy do urzędów i biur po niskich cenach.

Korzystne źródło zakupu dla odsprzedawców.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 5 października 1934 r. | NR. 27

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

UKŁADY GOSPODARCZE POMIĘDZY POLSKĄ A W. M. GDAŃSKIEM

W numerze 26-m naszego Biuletynu podaliśmy w dosłownem brzmieniu tekst układu pomiędzy Rządem Polskim a Senatem W. M. Gdańska, dotyczącego obrotu produktami rolnictwa, ogrodnictwa i rybołówstwa wraz z załącznikami, określającemi ilość produktów, jakie ze strony polskiej mają być dostarczone w ciągu roku gospodarczego od 10-go sierpnia 1934 r. do 9 sierpnia 1935 roku.

Poniżej podajemy tekst Protokółu dodatkowego do tegoż układu, zawierający postanowienia co do zbytu produktów gdańskich na rynku polskim.

PROTOKÓŁ DODATKOWY DO UKŁADU O OBROCIE PRODUKTAMI ROLNICTWA. OGRODNICTWA I RYBOŁÓWSTWA.

Przy podpisaniu Układu o obrocie produktami rolnictwa, ogrodnictwa i rybołówstwa uzgodniono, co następuje:

I. Strona polska nie będzie zgłaszała zastrzeżeń przeciw gdańskim zarządzeniom dotyczącym uregulowania rynku, o ile zarządzenia te są potrzebne do przeprowadzenia tego Układu na gdańskim rynku wewnętrznym, nawet jeśli gdańskie zarządzenia dot. uregulonia rynku obejmują odprawione celnie produkty pochodzące z zagranicy celnej. Zarządzenia te mogą jednak dotyczyć tylko produktów wymienionych w § 1 tegoż Układu; są to:

1) mleko, śmietana, maślanka, mleko chude, mleko kondensowane, proszek mleczny, masło i ser;
2) konie, bydło rogate, cielęta, owce, świnie, drób, mięso i przetwory mięsne oraz smalec;
3) ryby i przetwory rybne;
4) ziemniaki;
5) chleb, bułki i mąka;
6) jaja;
7) pasza (siano, słoma i sieczka);
8) warzywa i jagody (truskawki, porzeczki i agrest), o ile podlegają zarządzeniom o uregulowaniu rynku.

Pozatem zarządzenia o uregulowaniu rynku nie mogą utrudniać stronie polskiej wykorzystania uzgodnionych ilości.

II. W celu zabezpieczenia obustronnych interesów w dziedzinie serów, pomiędzy wyznaczonemi przez obie strony sferami gospodarczemi, przy udziale przedstawicieli obu stron, najpóźniej w przeciągu tygodnia po podpisaniu wyżej wymienionego Układu zostanie zawarte porozumienie, w którem będzie uregulowany wzajemny obrót serami. O ile takie porozumienie nie dojdzie w terminie do skutku, obie strony uregulują tę sprawę w drodze bezpośrednich rozmów w przeciągu następnego tygodnia. Do czasu zawarcia odnośnego porozumienia każda ze stron będzie udzielała odpowiednim sferom gospodarczym i organizacjom drugiej strony pozwoleń sprzedaży na zażądane przez nie ilości.

III. Strona polska oświadcza, że nie będzie przeszkadzała ani utrudniała, z zastrzeżeniem zachowania przepisów weterynaryj-

nych, zbytu gdańskiego bydła hodowlanego do Polski, o ile pochodzi od członków uznanych związków hodowlanych.

IV. W celu zabepieczenia obustronnych interesów w dziedzinie gospodarki rybnej zawarte zostanie najpóźniej w ciągu dwóch tygodni od daty podpisania tego Układu porozumienie pomiędzy oznaczonemi przez obie strony sferami gospodarczemi i organizacjami przy współudziale przedstawicieli obu stron O ile takie porozumienie nie dojdzie w terminie do skutku, obie strony uregulują tę sprawę w drodze bezpośrednich rozmów w ciągu dalszego tygodnia. Do czasu zawarcia odnośnego porozumienia każda ze stron będzie udzielała odpowiednim sferom gospodarczym i organizacjom drugiej strony pozwoleń sprzedaży na żądane przez nie ilości.

Następujące ilości ryb słodkowodnych i morskich oraz przetworów rybnych, pochodzących z połowów gdańskich, będą dopuszczone na obszar Rzeczypospolitej Polskiej w czasie od 1 sierpnia 1934 r. do 31 lipca 1935 r.:

1) Ryby słodkowodne:

	rocznie
a) leszcze żywe i nieżywe, świeże	800 q
b) aloza wędzona (aloza vulgaris)	125 q
c) mieszane żywe i nieżywe świeże: płotki, karpie, wzdęgi, karasie, jazgacze	200 q
d) inne ryby i przetwory rybne	1 q

2) Ryby morskie, żywe i nieżywe świeże i przetwory rybne:

	rocznie
a) flondry:	
świeże	25 q
wędzone	250 q
konserwy	25 q
b) śledzie bałtyckie:	
świeże	25 q
wędzone	1000 q
marynaty i konserwy (rolmopsy w occie, w sosie pomidorowym i zaprawach) itp.	300 q
c) szproty:	
świeże	25 q
wędzone	13000 q
konserwy	6720 q
równa się 16000 skrzyniom o wymiarach przyjętych w handlu w chwili podpisania	
marynaty (anchois, appetitsylt)	75 q
d) dorsze:	
świeże	25 q
wędzone	50 q
konserwy	150 q
e) łososie i troć morska:	
świeże	150 q
wędzone w kawałkach	200 q
w połówkach	30 q
konserwy z łososia	25 q
f) węgorze:	rocznie
świeże	10 q
wędzone	75 q
w galarecie	25 q
w oliwie	25 q
g) certy:	
świeże	2000 q
marynowane	500 q
wędzone	500 q
h) jesiotry:	
świeże	10 q
kawior jesiotrowy	5 q
i) kawior z innych ryb: niefarbowany i niepreparowany chemicznie	3 q
k) kraby świeże i przyrządzone	25 q
l) minogi:	
świeże	5 q
przyrządzone	1000 q
m) miętusy	5 q
n) inne ryby i przetwory rybne	1 q

V. W porozumieniach wymienionych pod liczbami II i IV będą między innemi ustalone drogi transportu, przez które powyżej wymienione ryby i przetwory rybne, jakoteż ser będą przesyłane. Ponadto porozumienia te będą zawierały zobowiązanie strony gdańskiej, że dopuszczone do przywozu do Polski ilości ryb i przetworów rybnych oraz sera nie będą przekroczone, oraz będą przewidywały kary umowne na wypadek przekroczenia.

Przesyłki z Gdańska do Polski mają być zaopatrzone w zaświadczenia wystawione przez stronę gdańską, z których wynika, że przesyłka dokonana jest w ramach dopuszczonych ilości. Odpisy odnośnych zaświadczeń prześle strona gdańska niezwłocznie Komisarzowi Generalnemu Rzeczypospolitej Polskiej w Gdańsku.

VI. Jeśli produkty, objęte tym Układem i sprowadzone z celnej zagranicy na teren Wolnego Miasta Gdańska mają być przeznaczone do użytku na obsz. W. Miasta, to przed dopuszczeniem do użytku, przewodniczący, wyznaczeni stosownie do § 10 tego Układu, winni ustalić, czy dopuszczenie do użytku nie sprzeciwia się ustępowi 1 § 6 tego Układu.

Przepis ten nie odnosi się do ilości określonych w zał. II tego Układu.

VII. Każda przesyłka produktów przytoczonych pod liczbami II i IV niniejszego protokółu dodatkowego, które pochodzą z zagranicy celnej i przeznaczone są do dalszego wywozu na obszar Rzeczypospolitej Polskiej, będzie zaopatrzona w zaświadczenie strony gdańskiej, stwierdzające pochodzenie tej przesyłki. Odpisy odnośnych zaświadczeń prześle strona gdańska niezwłocznie Komisarzowi Generalnemu Rzeczypospolitej Polskiej w Gdańsku.

VIII. Na wypadek, gdyby strona polska wyznaczyła centralę dla odbioru gdańskich produktów wymienionych w Układzie, centrale te przejmą gwarancję odbioru ustalonych lub uzgodnionych ilości; porozumienia przewidziane w § 3 Układu winny postanowić, że gdańskie sfery gospodarcze i organizacje przejmą na siebie gwarancję dostarczenia tych ilości.

IX. Na wypadek rozwiązania jednej z Central Gospodarczych, biura centralnego lub innej organizacji, które stosownie do § 4 Układu i do punktu VIII niniejszego protokółu dodatkowego, oraz stosownie do porozumień wymienionych w § 3 Układu zobowiązane są do odbioru lub dostawy, jak i na wypadek zmiany formy prawnej tych organizacyj, strona, która stosownie do § 3 Układu wyznaczyła organizację, będzie dbała o to, aby prawa i obowiązki wynikające z tych porozumień przejęte zostały niezwłocznie przez innego kontrahenta.

X. Niniejszy protokół dodatkowy stanowi integralną część Układu o obrocie produktami rolnictwa, ogrodnictwa i rybołówstwa i pozostaje w mocy tak długo, jak wspomniany Układ.

Gdańsk, dnia 6 sierpnia 1934 r.

Za Rząd Polski:
(—) Papée.

Za Senat Wolnego Miasta Gdańska:
(—) Dr. Rauschning.

Pozatem w dniu podpisania układu i protokółu dodatkowego, t. zn. 6. VIII. 1934 r. Komisarz Generalny R. P. w Gdańsku wystosował do Prezydenta Senatu W. M. Gdańska pismo treści następującej:

Panie Prezydencie Senatu!

W związku z podpisaniem w dniu dzisiejszym Układu o obrocie produktami rolnictwa, ogrodnictwa i rybołówstwa mam zaszczyt zapewnić Pana, iż Rząd Polski przy przywozie artykułów wymienionych w załączniku II do wspomnianego porozumienia i w ilościach w tym załączniku przewidzianych, zastosuje do tych produktów zwolnienia od cła, o ile zwolnienia takie znajdą podstawę prawną w obowiązujących przepisach celnych, względnie jeśli takiej podstawy niema, zastosuje do nich najniższą dopuszczalną stawkę celną.

Proszę przyjąć, Panie Prezydencie Senatu, wyrazy mego wysokiego poważania.

(—) Papée.

Wreszcie w osobnym protokóle obie strony ustaliły, iż rok gospodarczy w zrozumieniu podpisanego układu liczyć należy od 10 sierpnia do 9 sierpnia każdego roku.

O POPRAWĘ REALIZACJI ZALICZEŃ KOLEJOWYCH

Brak zaufania sprzedawcy do kupującego przejawia się między innemi i w tem, że albo żąda zapłaty w gotówce odrazu przy odbiorze towaru, co jest wszakże możliwem jedynie przy tranzakcjach bezpośrednich, albo też przez nakładanie zaliczenia pod wszelkiemi jego postaciami.

Dziś chcemy zająć się wyłącznie kwestją zaliczeń kolejowych, przedstawiają one bowiem, przy obecnej ich organizacji, dokuczliwą bolączkę dla życia gospodarczego Gdyni.

Kolej przy pobieraniu zaliczenia, będąc równocześnie przewoźnikiem, spełnia rolę inkasenta, do którego wysyłający towar ma całkowite zaufanie. Wysyłający wie, że kolej nie wyda przedtem towaru, zanim odbiorca nie zapłaci sumy zaliczenia.

A jednak przy obsłudze zaliczeniowej stale się słyszy wyrazy niezadowolenia i narzekania na tę instytucję. Są więc zapewne braki w jej organizacji, które kolej, jako przedsiębiorstwo użyteczności publicznej i o niezwykłej wadze dla całokształtu życia gospodarczego winno je usunąć. Chodzi o termin wypłaty zaliczenia, w którym jest ono wypłacane nadawcy towaru po zainkasowaniu go od odbiorcy.

Obliczenie czasokresu trwania tej manipulacji jest proste. Stanowi on sumę dni trwania przewozu kolejowego plus, maximalnie, 3 dni na przekaz pieniędzy, względnie powiadomienie ekspedycji towarowej w miejscu nadania towaru przez stację odbiorczą o wykupieniu zaliczenia. W najgorszym wypadku cała rzecz winna być załatwiona w ciągu 10 dni. Tymczasem w praktyce termin zrealizowania zaliczenia przeciąga się niejednokrotnie znacznie dłużej.

Dzieje się to wskutek tego, że stacja inkasująca sumę zaliczenia, odprowadza ją do swojej centrali finansowej, powiadamiając stację nadania towaru, że zaliczenie jest zainkasowane i może być wypłacone nadawcy towaru.

Jednak przy okienku wypłaty zaliczeń z powodu braku pieniędzy, wypłaty się odmawia nieraz całemi tygodniami, pomimo, że kolej pieniądze zainkasowała, nie robiąc zresztą tego za darmo i zainkasowane pieniądze wprowadziła do swego obrotu. Gdyby tak po-

stąpił bank lub ekspedytor — instytucje prywatne naraziłyby się niewątpliwie na wielkie przykrości, a conajmniej na utratę zaufania i klienteli.

Na podobny stan rzeczy w instytucji państwowej, zresztą monopolisty, jeśli chodzi o kolejowy przewóz towarów, klijent zmuszony jest patrzeć inaczej i z nim z konieczności się godzić.

Ekspedycja towarowa, jeśli chodzi o gospodarkę pieniężną jest, a przynajmniej ma polecenie być, samowystarczalną. Nie wypłaca, dopóki nie otrzyma jakichś wpływów, z tytułu zaliczeń kolejowych, których inkaso przeprowadza, frachtu i t. p. Gdy wpływy danej ekspedycji kolejowej są większe, a przynajmniej równe wypłatom, manipulacje zaliczeniowe trudności nie przedstawiają. W odwrotnym jednak wypadku powstają zwłoki, stanowiące najzupełniej słuszny powód do niezadowolenia i narzekań ze strony klijenteli kolejowej.

Jeżeli taki wypadek zachodzi sporadycznie, mówi się poprostu, że jest to wypadek i przechodzi się nad tem do porządku dziennego, jeśli jednak powtarza się to chronicznie, to musimy wtedy powiedzieć, że jest to wada organizacyjna.

W Gdyni, niestety, te rzeczy mają wszelkie cechy stanu chronicznego. Odpowiednie czynniki muszą nareszcie zrozumieć, że Gdynia jest portem i, że tu kolej musi działać o 100% sprawniej, aniżeli gdzieindziej, hamuje bowiem inne związane z nią gałęzie pracy portowej, i że tu usterki, jakie się widzi obecnie, winny być niezwłocznie i radykalnie usunięte. Ruch towarów w porcie jest obustronny t. zn. przychodzą do Gdyni towary, kierowane na eksport, wszakże wpływy kasowe, w postaci samego przewoźnego, nie są tak znaczne, by mogły zrównoważyć sumę zaliczeń, jakie nakładają ekspedytorzy na partje towarów importowanych za wyłożone cło i swoje koszty oraz kupcy za całość należności wysyłanych przesyłek. W równym stopniu dotyczy to ekspedycji kolejowej w porcie jak i w mieście.

By zdać sprawę, jak wielkiego znaczenia jest ta rzecz dla gospodarczego rozwoju Gdyni, weźmy parę przykładów. Przemysł rybny i wędzarniczy Gdyni wysyła swe towary niemal wyłącznie za zaliczeniem. Zaliczenia pocztowe wpływają bardzo szybko i regularnie, że są to przytem kwoty małe. nie mają większego znaczenia. Kwoty zaliczeń kolejowych są większe i tu kwestja zwłoki *jednego dnia* nawet, gra poważną rolę. Ryby, bądź ich przetwory, jako artykuły łatwo się psujące, są wysyłane zazwyczaj za frachtem pospiesznym, czyli że za dzień, lub za dwa, są już na miejscu przeznaczenia i kolej inkasuje zaliczenie. Przekaz zaliczeń, względnie zawiadomienia, jak to już wyżej nadmieniliśmy, nie powinien trwać dłużej jak 3 dni. Wypadłoby więc, że zaliczenie winno wpłynąć do nadawcy towaru po pięciu, najdalej po siedmiu dniach od chwili nadania towaru, nie mówiąc oczywiście, o wyjątkowych i sporadycznych wypadkach zwłoki.

Tymczasem w okresach największego nasilenia ruchu, zaliczenia z reguły są realizowane przez kolej w tej branży z ogromnem opóźnieniem.

W paru wypadkach o mało nie przyprawiło to kilku przedsiębiorstw o katastrofę. Wszystkie zresztą przedsiębiorstwa w Gdyni i na Wybrzeżu walczą z brakiem kapitałów obrotowych.

Jeśli takie przedsiębiorstwo egzystuje, to ma zazwyczaj zaledwie na pokrycie jedno lub dwutygodniowej normalnej produkcji. W sezonie wszakże praca trwa niejednokrotnie i przez 24 godziny, przez co umniejsza się proporcjonalnie i stosunek kapitałów obrotowych do dokonanych w pewnym okresie czasu obrotów. Stąd też dla zachowania równowagi i obrót kapitałem musi być odpowiednio szybszy i bardziej intensywny. Jeśli teraz takie przedsiębiorstwo całą swą produkcję wysyła za zaliczeniem, to kolej pomijając to, że nie może zatrzymywać ponad konieczną potrzebę cudzych pieniędzy i wprowadzać ich do swego obrotu, winna, jako przedsiębiorstwo użyteczności publicznej, w dobrze zrozumianym interesie własnym i całości gospodarki narodowej, doręczać je najszybciej nadawcy towaru, zmniejszając czas realizacji zaliczeń do najniezbędniejszego minimum.

W tym samym stopniu jest ta sprawa ważną n. p. i dla przemysłu spedycyjnego. Przecież na porządku dziennym zdarza się, że ekspedytor robi wykład na cło za swojego klijenta i pobiera je potem za zaliczeniem od niego wraz ze swemi kosztami. Tu sumy sięgają poważnych kwot, a przecież nie mamy w Gdyni, tak bardzo zasobnych domów spedycyjnych, by mogły wykładać każdą sumę i czekać na jej wpływ po parę tygodni.

Między temi dwoma wszakże rodzajami cytowanych przedsiębiorstw, jest ta poważna różnica, że możliwości zdobycia dodatkowych środków obrotowych, któreby zastąpiły kwoty zamrożone na kolei, sa całkowicie inne. Domy ekspedycyjne są zazwyczaj przedsiębiorstwami większemi, choćby w tem znaczeniu, że operują większemi kwotami. Mają przez to względnie mieć mogą, dostęp do banków, które mogą zaliczkować w pewnym stopniu kwity zaliczeniowe, aczkolwiek to nie rozwiązuje całkowicie sprawy. Przedsiębiorstwa rybne, mniejsze z natury rzeczy, sezonowe, operujące mniejszemi kwotami, nie mogą skutecznie współpracować z bankami, chociażby ze względu na koszty manipulacji, jakie banki liczą w stosunku do sumy kwitu zaliczeniowego. Zresztą banki wogóle nie chcą finansować tych operacyj. bowiem ryby, jako towar łatwo

się psujący, sam w sobie przy sporze lub odmowie podjęcia przesyłki przez odbiorcę, traci całkowicie swą wartość i nie daje bankowi najmniejszej rękojmi.

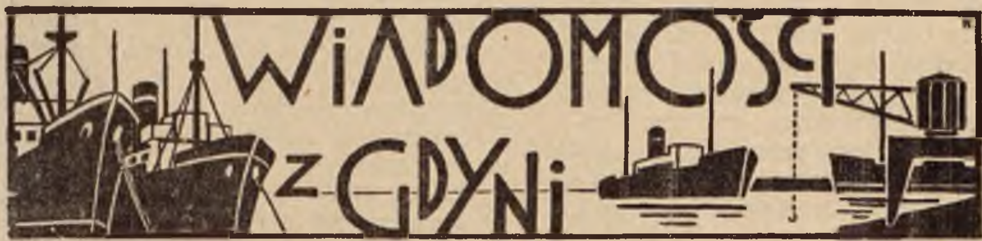
Zacytowaliśmy dwa przykłady zaczerpnięte z dwóch całkowicie odrębnych branż. Inne przedsiębiorstwa odczuwają to w równie dotkliwy sposób.

Wniosek jest jasny: — kolej, jako przedsiębiorstwo użyteczności publicznej, winna pierwsza pójść po wytycznej linji obecnego nastawienia gospodarczego, zmierzającego w kierunku przyspieszenia cyrkulacji pieniądza i zastąpić go, jako takiego, jego surogatem.

Praktyczne rozwiązanie tej sprawy jest całkowicie możliwem. Jeżeli te czy inne przedsiębiorstwa handlowe, czy przemysłowe mają utrudniony lub wogóle zamknięty dostęp do banków, to ma go niewątpliwie kolej. Winna więc uzyskać w Banku Polskim w wysokości odpowiedniej kredyt i regulować niezwłocznie czekami na ten bank, zainkasowane zaliczenia, natychmiast po powzięciu o tem pierwszej wiadomości.

Najmniejszego ryzyka kolej nie ponosi, a dla swoich zleceniodawców uczyniłaby niewątpliwie słusznie im należne udogodnienia.

Jan Czaiński.



KONFERENCJA W SPRAWIE ROZPORZĄDZENIA WYKONAWCZEGO DO USTAWY STEMPLOWEJ.

W dniach 3 i 4 bm. odbywały się w Izbie konferencje z przybyłym na zaproszenie Izby naszej do Gdyni naczelnikiem Wydziału Ministerstwa Skarbu p. A. Rosenkranzem. Przedmiotem obrad, w których wzięli udział przedstawiciele portowych sfer gospodarczych, było zaznajomienie tych sfer z opracowanym projektem rozporządzenia wykonawczego do nowej ustawy stemplowej. Rozporządzenie to przewiduje cały szereg ulg w opłatach stemplowych od dokumentów, sporządzanych przez firmy portowe w związku z wykonaniem czynności, dotyczących handlu i transportów morskich. Przypomnieć przy tem należy, że obecna konferencja jest już drugą naradą Naczelnika Rosenkranza z przedstawicielami sfer portowych w tej samej sprawie, co świadczy o wadze, jaka do jej właściwego rozwiązania jest przydawana. Chodzi mianowicie o to, aby usunąć w transakcjach zawieranych w Gdyni, wszelkie utrudnienia, które stawiają Gdynię w położeniu gorszem niż inne porty zagraniczne.

W SPRAWIE POMOCY POWODZIANOM.

Na zebraniu Związku Izb Przemysłowo-Handlowych R. P. odbytem we Lwowie w dn. 4 z. m. zapadła jednomyślnie uchwała, wyrażająca całkowitą solidarność Związku z postanowieniami poszczególnych izb oraz zrzeszeń społeczno - gospodarczych w sprawie udziału sfer gospodarczych przez izby reprezentowanych w akcji pomocy ofiarom powodzi.

Jak wiadomo Izby wezwały w swoim czasie wszystkie przedsiębiorstwa przemysłowe, handlowe i finansowe do dobrowolnego opodatkowania się na ten cel, przyczem jako normę minimalną ustalono 15% zasadniczej ceny wykupywanego przez dane przedsiębiorstwo świadectwa przemysłowego.

Wezwanie izb nie pozostało bez skutku i wiele przedsiębiorstw pospieszyło złożyć ofiary, często w wysokości wielokrotnie nawet przekraczającej wskazaną wyżej normę. Jednak z porównania wpływów rzeczywistych z tego źródła, z kwotą jaka powinna być osiągnięta, widać, że dotychczas jeszcze nie wszystkie przedsiębiorstwa spełniły ten obywatelski obowiązek.

Dlatego też izby przemysłowo - handlowe zwracają się za naszem pośrednictwem do wszystkich przedsiębiorstw, które jeszcze nie złożyły ofiar na rzecz powodzian, lub też wpłaciły narazie sumy mniejsze, aby zechciały jaknajrychlej bądź wpłacić odnośne kwoty, bądź też złożyć deklaracje, określające terminy i wysokość wpłat, na ręce miejscowych komitetów pomocy ofiarom powodzi.

Równocześnie izby zwracają się do wszystkich przedsiębiorstw jako pracodawców, z prośbą o współdziałanie w inkasowaniu ofiar od swoich pracowników, przez potrącanie im przy wypłacie zarobków sum dobrowolnie zadeklarowanych, zarówno przez pracowników umysłowych, jak i fizycznych. Zebrane sumy należy wpłacać do P. K. O. w Warszawie na konto Ogólno - Polskiego

Komitetu Pomocy Ofiarom Powodzi Nr. 2.200. zaś na prowincji — na konto właściwego komitetu wojewódzkiego.

GDYNIA OTRZYMAŁA JESZCZE JEDNO DALEKIE POŁĄCZENIE LINJOWE.

W tych dniach przybywa do Gdyni po raz pierwszy statek nowej linji Gdynia — Australja, z odjazdami raz w miesiącu, w obie strony.

Statki nowej linji należą do Alfreda Holta & Co., udziałującego swemi statkami również w linji Gdynia — Daleki Wschód. Maklerem nowej linji, jest Polska Agencja Morska w Gdyni. Dotąd mieliśmy już linjowe połączenie z Australją statkami Wilh. Wilhelmsena w Oslo (makler Bergenske), które bądź docierały do Gdyni, bądź przeładowywały ładunek gdyński w Göteborgu. Uruchomienie nowego połączenia z portami australijskiemi: Adelaida, Melbourne, Sydney, Brisbane, Newcastle i in. przyczyni się niewątpliwie do ożywienia wymiany towarów pomiędzy najodleglejszą od nas częścią świata, a obszernym lądowym i morskim obszarem ciążenia Gdyni.

OTWARCIE LINJI TELEFONICZNEJ POMIĘDZY GDYNIĄ A SZWECJĄ.

15. IX. r. b. nastąpiło otwarcie nowej linji telefonicznej na bezpośrednim przewodzie łączącym Gdynię z Sztokholmem.

Nie bacząc na odległość, która stanowi 1660 kilometrów, rozmowa słyszana jest bardzo dobrze.

W związku z tem od dn. 21. IX. r. b. opłata za trzyminutowe rozmowy została obniżona przeciętnie o 5 zł. Szwecja została podzielona na 4 strefy 3 min. Rozmowa z I. strefą, w która wchodza ważniejsze ośrodki jak Malmö, Kalmar, Helsingborg, Karlshamn, Karlskrona kosztuje 3 minuty 11 zł. 34 gr. z II strefą — Stockholm, Norköping, Göteborg, Upsala — 14 zł. 58 gr. z III strefą — 17 zł. 82 gr. i IV strefą — Kiruna, Luneia 22 zł. 06 gr.

OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO ZA MIES. WRZESIEŃ 1934 R.

Według danych prowizorycznych obroty towarowe za miesiąc wrzesień przedstawiają się następująco:

Ogólny obrót zamorski łącznie z obrotem przybrzeżnym oraz wnętrzem kraju wyniósł 649.853,4 t. (w sierpniu 662.055,7 t.) Z cyfry tej na przywóz przypada 87.444.7 t. (w sierpniu 80.941.9 t.), a na wywóz 552.515 t. (w sierpniu 574.335,7 t.)

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem oraz wnętrzem kraju drogą wodną wyniósł 9.893,7 t. (w sierpniu 6.778,1 t.)

Przywóz	w tonach
Owoce świeże	1.101
śledzie	3.567
fosforyty	12.622
żużle Thomasa	7.802
nasiona oleiste	9.680
skóry	2.351
ruda żel.	2.301
piryty	9.485
złom żel.	22.435
bawełna i odp.	5.000

Wywóz	w tonach
Słód	1.265
bekony	1.521
jaja	1.790
cement	877
węgiel eksport.	454.596
bunkier	19.080
koks	25.662
brykiety	200
cukier	4.402
makuchy	1.332
soda	1.468
nawozy azot.	3.300
drzewo tarte	13.781
dykty i forniery	513
metale różne	4.631
wyroby żel. i stal.	2.430
szyny kolej.	6.454

Szczegółową analizę obrotów towarów za wrzesień podamy w następnym numerze.

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO ZA MIESIĄC WRZESIEŃ 1934 R.

Zamiast corocznej jesiennej zwyżki frachtów, w tym roku niespodzianie panuje tendencja zniżkowa. Należy to przypisać w pierwszym rzędzie temu, że eksport z krajów skandynawskich i Rosji jest w stosunku do ubiegłych lat bardzo mały i, co zatem idzie, panuje nadmierne zaoferowanie tonażu.

Anglja.

Eksport tarcicy jest nadal dość duży, jednakże mniejszy, niż w poprzednim miesiącu. Poza statkami linij regularnych zafrachtowano cały szereg trampów po niezmienionych stawkach, t. j. za cało-statkowe ładunki z Gdańska do Londynu płacono ca. 27) — net, a do Hullu ca. 34) — do 36) — Baltwood gross. Wysoka ta stawka tłumaczy się tem, że w Hull nadal jest przepełnienie w dokach i statki muszą czekać ca. 8 — 10 dni na wolne miejsce do wyładunku.

Z Gdyni eksport do portów angielskich w miesiącu wrześniu był mniejszy, jak w miesiącu poprzednim. Wyekspedjowano następujące statki:

2 duńskie po 650 stds.do Londynu S.C.D.

1 gdański 1400 stds. do Londynu S.C.D.

Do Hull załadowano 2 partje po ca. 400 stds. na większe statki, które później kompletowały w Gdańsku. Do pozostałych portów Anglji nie wyekspedjowano żadnych statków, jednakże należy się spodziewać bardziej ożywionego ruchu w miesiącu następnym.

Holandja.

Eksport trzymał się w granicach normalnych i statki linij regularnych były w stanie przewieźć wszelkie partje, przeznaczone do tego kraju.

Belgja.

Jak zwykle, w pierwszych dniach miesiąca wyekspedjowano całą ilość statków trampowych ze zbożem na terminowe dostawy. Za zboże płacono 3/9 w złocie do 4/— w złocie zależnie od wielkości partji i miejsca ładowania. Wielką trudność przy eksporcie zboża przedstawia fakt, że większość spichrzów znajduje się w mieście, dokąd mogą dojść tylko mniejsze statki z małem zanurzeniem. To też stawki frachtowe za zboże do ładowania w mieście, są wyższe niż przy innych miejscach. Eksport drzewa do Belgji trzymał się w normalnych granicach, jednakże dało się odczuwać natężenie w eksporcie podkładów.

Danja.

Importerzy zbożowi, duńscy, którzy pierwsze swe zapotrzebowania pokryli w Szwecji i Francji, narazie kupują tylko mniejsze ilości. To też rynek frachtowy w tym kierunku jest bardzo spokojny przy niskich stawkach.

Węgiel.

Frachtowanie węgla utrzymało się w miesiącu wrześniu na tym samym poziomie co i w poprzednim miesiącu. Znane są następujące kontrakty, zawarte w miesiącu wrześniu:

Francja:

1000 ton	Le Tréport	frcs. 28,—	za tonę
2000 „	La Pallice & Tonnay Charente	30,—	„
2100 „	La Rochelle	29,50	„
1800 „	Rouen	26,—	„
1600 „	Rouen	27,—	„
2400 „	Rouen	25,—	„
2200 „	Dieppe	24,—	„
1100 „	Le Havre	27,—	„
3200 „	Bordeaux	28,—	„

Irlandja:

1600 ton	Limerick	sh 7/3	za tonę
1800 „	Limerick	6/7½	„
1700 „	Limerick & Foynes	7/—	„
1600 „	Cork	6/6	„
1650 „	Cork	6/3	„
2500 „	Cork	5/6	„
1700 „	Cork	6/3	„
1100 „	Cork	7/6	„
1800 „	Dundalk	6/6	„
1550/1700	Dundalk	6/6 6/9	„
1600 ton	Dundalk	6/6	za tonę
1200 „	Galway	8/—	„
4500 „	Dublin	4/6	„
3300 „	Dublin	4/9	„
2600 „	Dublin	5/3	„
2000 „	Rosslare	5/6	„

Belgja:

3600 ton	Belgja	3/7½	za tonę
2300 „	Antwerpja	4/9	„

Holandja:

2500 ton	Amsterdam	5/—	„
3000 „	Rotterdam	4/9	„

Morze Śródziemne:

9200 ton	Venice, Triest, Ancona	9/9	za tonę
64/6800 „	„ „ „	9/9	„
7500 „	„ „ „	9/9	„
6000 „	„ „ „	9/9	„
7/7800 „	Venice, Triest	9/9	„
5500 „	Piräus	10/—	„
6000 „	G. S. S. L.	9/—	„
7500 „	G. S. S. L.	8/6	„
6500 „	Aleksandrja	8/11	„
9000 „	Oran/Algier	9/9	„
4800 „	Triest, Pola, Fiume	9/9	„
52/5800 „	Civita Vecchia	9/—	„
	Venice, Triest, Ancona	9/9	„
52/5800 „	GSSL, Porto Ferraio To e, Bagnoli	8/9	„

Pozatem frachtowano około 20.000 ton węgla do Holtenau statkami o wielkości ca. 4000 ton po stawce frachtowej sh. 4/3 za tonę.

NOWY WICEKONSUL HOLANDJI W GDYNI.

Pan Prezydent Rzeczypospolitej udzielił exequator Panu J. M. Vaes, jako wicekonsulowi honorowemu Holandji na obszar powiatu Morskiego i m. Gdyni z siedzibą w Gdyni.

Z ŻYCIA KUPIECTWA W GDYNI.

W poniedziałek, dnia 24 września rb. odbyło się plenarne zebranie Towarzystwa Kupców Samodzielnych w Gdyni.

Zebranie zagaił p. Prezes Dr. Smoleń, witając reprezentanta Izby Przemysłowo - Handlowej p. Michała Korytowskiego, dyrektora Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu p. Jerzego Radojewskiego, reprezentantów prasy, członków Towarzystwa oraz gości.

Po odczytaniu protokółu z ostatniego zebrania, kierownik Sekretarjatu p. Andrzejew-

ski zreferował komunikaty Centrali oraz zdał sprawozdanie z prac branżowych Towarzystwa.

Następnie zabrał głos p. Dyrektor Radojewski, który w obszernym referacie omówił najaktualniejsze zagadnienia handlu oraz zapoznał zebranych z pracami ustawodawczemi Rządu. W dyskusji nad referatem zabierali głos pp.: Anflinkowa, Bucholtz, Mager, Mikołajczyk, Rotstat, Skrobiszewski, Smogulecki, Turzański i inni, a wyjaśnień udzielili pp. Korytowski i Radojewski.

W wolnych głosach i wnioskach omawiano sprawę badania ksiąg handlowych, opłat stemplowych i inne aktualne zagadnienia.

ZWOŁANIE KONFERENCJI ŻEGLUGOWEJ W LONDYNIE.

W przygotowaniu jest międzynarodowa konferencja wielkiej wagi w sprawach zwalczania kryzysu żeglugowego. Pierwotny termin tej konferencji w Londynie przewidywany był na 1 października rb.: nikt jednak zaproszenia na ten termin nie dostał i widocznem się stało, że konferencja jest odłożona przynajmniej na listopad. Pamiętać należy, że od okresu, mniejwięcej pół roku temu, kiedy z kół angielskich wyszły pierwsze pogłoski o bliskiem zwołaniu międzynarodowej konferencji w sprawach żeglugowych, dużo się zmieniło: weszła w życie francuska ustawa Tasso, zapewniająca subwencję 150 mil. franków dla towarzystw okrętowych zasadniczo na podtrzymanie ruchu okrętowego, ale głównie dla ułatwienia sytuacji w żegludze trampowej, oraz z włączeniem subwencyj na renowację floty na stoczniach francuskich; została również zapowiedziana urzędowo wobec parlamentu angielska subwencja dla trampingu w wysokości 2 mil. funtów, również z tendencją zasadniczego poparcia dla przemysłu budownictwa okrętowego. Prócz tego faktem się stały: zblokowanie się armatorów skandynawskich, z przyciągnięciem do siebie armatorów holenderskich i niemieckich, w związku trampów drzewnych — Norwoodzie, przy równoczesnem silnem zaangażowaniu się Anglji w tegorocznym sowieckim eksporcie drzewa, jak również zawarcie ze strony Anglji umów z państwami bałtyckiemi i Związkiem Sowieckim w sprawie uprzywilejowania przewozów pod banderą brytyjską. Niespodzianie armatorzy angielscy wzięli znacznie większy udział niż zwykle w kampanji eksportowej drzewa północnego: tegoroczna ekspedycja do morza Karskiego składa się wyłącznie z angielskich statków. Przytem bandera angielska wystąpiła wyraźnie jako czynnik zniżkowy w chwili dyktowania przez Norwood stawek frachtowych już z pewnem powodzeniem podniesionych. Jednocześnie prasa żeglugowa angielska podkreśla, iż angielskie płace marynarzom są najwyższe w Europie, co źródła skandynawskie prostują, wskazując na to, że w szwedzkiej marynarce naprzykład płace bynajmniej nie są niższe.

Równocześnie W. Brytanja, mimo możliwej ostrej opozycji Kanady, Południowej Afryki i innych części Imperjum już się zdaje skłaniać do przeprowadzenia prawa o wyłączności przewozów pomiędzy częściami imperjum dla bandery brytyjskiej. Precedens już istnieje w przeprowadzeniu odpowiedniej ustawy francuskiej, zredagowanej bądź co bądź w ostrożnej formie fakultatywnej. Ożywienie frachtowe w kierunku Dalekiego Wschodu i La Platy, to ostatnie przewyższające rozmiary sezonowe, stwarza jeszcze jeden dodatkowy czynnik. Niewątpliwie dają się już zauważyć lekkie początki ożywienia w krajach północnej Europy, np. ożywienie przemysłowe w Szwecji, dobra konjunktura eksportowa w Finlandji itd.

Jeśli Norske Handels og Sjöfartstidende w Oslo nie bez obawy mówi o konferencji projektowanej w Londynie w celu wypracowania międzynarodowego planu *rozbiórki* tonażu, to angielski Fairplay, prostując, mówi o rozbiórce i o *unieruchamianiu,* jako o celach konferencji. Jasne jest, że o ile Wielka Brytanja ma znaną druzgocącą przewagę w przemyśle okrętowym przy jednoczesnej tendencji lekkiego kurczenia się swego 20 mil. tonowego handlowego tonażu, to zapraszanie na konferencję międzynarodowej rozbiórki byłoby zbyt egoistyczne i imputować tak błędnie egoistycznego kroku Anglji nie można: konferencja będzie miała zadania *szersze.* Stwierdzić bowiem wypada, że o programie konferencji ściśle nic nie wiadomo. Ma ona być konferencją prywatną przy udziale przedstawicieli conajmniej 17 państw morskich. Jako ogólny cel konferencja będzie miała za zada-

nie zmniejszyć nadmiar podaży tonażu i uzdrowić warunki w żegludze z uwzględnieniem rozbieżnych interesów poszczególnych flot handlowych, oraz w znacznej mierze również przemysłu okrętowego.

ROZWÓJ RUCHU TURYSTYCZNEGO STAŁ SIĘ BODŹCEM DO URUCHOMIENIA MOTOROWCÓW NOWEJ LINJI.

Svenska Lloyd nie ukrywa, iż tegoroczny rekordowy ruch turystyczny jego statkami na linji Szwecja—Anglja ośmielił jego do przyśpieszenia budowy 3 motorowców towarowo-pasażerskich i uruchomienia ich na linji Göteborg — Morze Śródziemne. Dokładne liczby dla ruchu pasażerskiego w tegorocznym sezonie pomiędzy Szwecją a Anglją jeszcze nie są ogłoszone: pewne jest jednak, że przewyższają one zeszłoroczne o 35%.

Nowe jednostki Svenska Lloyd dla linji śródziemnomorskiej mają po 10 miejsc pasażerskich, są więc tego typu co nasz „Lech", podchodząc pod przepisy dla statków towarowych. Nośność statku — 2.700 ton, pojemność netto — ok. 1.100 ton. Podróż okrężna trwać będzie 5—6 tygodni, cena turystycznego biletu z wyżywieniem — 450 koron szwedzkich.

PIERWSZA WOLNA STREFA W STANACH ZJEDNOCZONYCH.

Przyjęcie przez kongres ustawy o wolnych portach, pozwalające towarzystwom prywatnym tworzyć wolne porty, dało już swój plon w postaci tworzącej się Wolnej Strefy w Nowym Yorku. Port powstanie na Staten Island, na [illegible]edzie N. Yorku. Celem uruchomienia tej strefy będzie rozwój handlu tranzytowego, w szczególności rozwoju stosunków handlowych z Ameryką Południową. Głównemi towarami tranzytowemi Stanów Zjednoczonych są w chwili obecnej: cukier biały, banany, oleje itd. Rozwój ruchu w strefach wolnocłowych obiecuje powiększyć listę tych towarów.

WZROST PRZEWOZÓW FLOTY RUMUŃSKIEJ I WĘGIERSKIEJ.

Flota rumuńska w ruchu własnych morskich portów Rumunji zajęła w dziesięcioleciu 1924-33 r. czwarte miejsce z 116.900 t., po banderach: greckiej, italskiej i brytyjskiej. W r. 1932 tonaż rumuński zajmował jeszcze czwarte miejsce z 128.200 t., a w r. 1933 przesunął się na trzecie miejsce z 212.300 t. Równocześnie spadł udział bander: brytyjskiej, niemieckiej, norweskiej. Ruch statków węgierskich w portach rumuńskich, przy 25.300 t. w dziesięcioleciu 1924-33, wyniósł w r. 1932 — 39.200 t., w r. 1933 — 47.000 ton.

NOWE PRZEPISY, DOTYCZĄCE ZAŁÓG GRECKICH STATKÓW.

W myśl nowo ogłoszonych w Atenach przepisów załogi statków greckich uległy zwiększeniu; również nie wolno zatrudniać w pierwszej mierze swych krewnych bliższych i dalszych, lecz należy przyjmować załogę według listy zgłoszeń. Obsadzanie licznych stanowisk na statkach krewnymi było odczuwane przy rozprawach sądowych, kiedy dowód umyślnej awarji bywał utrudniony. Z innej strony przyznać należy, że nowe postanowienia łamią gruntownie patrjarchalne warunki, w których wyrosła i rozwijała się pomyślnie nowoczesna grecka marynarka handlowa.

Wiadomości celne, importowe i eksportowe

OGRANICZENIA PRZYWOZOWE I PRZEPISY DEWIZOWE W NIEMCZECH.

W myśl zapowiedzi Kierownika Ministerstwa Gospodarki Rzeszy, Dr. Schachta, na Targach Lipskich, zaczyna Rząd Rzeszy wprowadzać w życie nowy system gospodarki dewizowej i handlu zagranicznego. Dotychczas ogłoszone zostały w tym zakresie 4 rozporządzenia:

1. Rozporządzenie o obrocie towarowym z dnia 4 września 1934 r. (R. G. Bl. Część I. str. 816),
2. Rozporządzenie o ustanowieniu urzędów nadzoru, z 4 września 1934 r. (Reichsanzeiger Nr. 209 z 7 września),
3. Rozporządzenie o zmianie rozporządzenia o reglamentacji dewiz, z 11 września 1934 roku (Reichsanzeiger Nr. 212 z 11 września),
4. Okólnik Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung do urzędów dewizowych Nr. 1/34.

Pierwsze z tych rozporządzeń ma znaczenie zasadnicze. Upoważnia ono Ministra Gospodarki Rzeszy do nadzorowania i regulowania obrotów towarowych, w szczególności zakupu, rozdziału, składowania, zbytu i spożycia towarów. W tym celu może on stwarzać urzędy nadzoru, będące osobami prawnemi. Mianowany przezeń kierownik (Reichsbeauftragte) zastępuje urząd sądownie i pozasądownie, ma przy sobie radę z głosem doradczym. Każdy jest obowiązany udzielać tym urzędom informacyj.

Drugie rozporządzenie stwarza 10 nowych urzędów nadzoru (między innemi dla drzewa i olejów mineralnych) i porucza istniejącym

już 4 centralom (Reichsstellen) dla zboża, zwierząt i przetworów, tłuszczów, jaj, funkcje urzędów nadzoru. Istniejące dotychczas w liczbie jedenastu urzędy nadzoru (między innemi dla nieszlachetnych metali, dla żelaza i stali) pozostają nadal.

Stosownie do okólnika Nr. I/34 z dniem 24 września wchodzi w życie nowy system gospodarki dewizowej w obrocie towarowym. Urzędy nadzoru będą nadal z reguły władzami dewizowemi, w miejsce urzędów dewizowych (Devisenstellen), o ile chodzi o zapłatę towarów, importowanych z zagranicy. Będą one wystawiać zaświadczenia dewizowe, które mają być przedkładane urzędom celnym przy odprawie towaru i upoważniać będą do zapłaty za import. W tym zakresie urzędy te podlegać będą Reichsstelle, a zatem będą związane jej instrukcjami i wskazówkami.

Dotychczasowa repartycja dewiz odpada. Import towarów, na który nie zostało udzielone zaświadczenie dewizowe, nie jest zabroniony, ale nie daje żadnej pewności co do zapłaty.

Zaświadczenie dewizowe zawiera albo zezwolenie zapłaty, która ma być uiszczona za import towarów, albo wiążące przyrzeczenie, że takie zezwolenie zostanie udzielone. Te zaświadczenia wchodzą obecnie na miejsce udzielanych dotychczas przez urzędy dewizowe ogólnych i szczegółowych pozwoleń (Genehmigungen). Do tych ostatnich należą także pozwolenia, udzielane na zasadzie układów płatniczych i rozrachunkowych. W przyszłości udzielanie tych wszystkich zezwoleń przez urzędy dewizowe (Devisenstellen) nie będzie z reguły miało miejsca. Wyjątki są przewidziane dla Rosji i terytorjum Saary, oraz dla importów pomniejszego znaczenia.

Zaświadczenie dewizowe różni się od dotychczasowych ogólnych zezwoleń także i tem, że jest wystawiane na każdy poszczególny interes importowy. Wniosek o zaświadczenie powinien być zatem stawiany w momencie, kiedy importer otrzymał z zagranicy ofertę, z której widoczne są warunki płatności. Interes będzie mógł być wówczas zawarty, kiedy importer otrzyma zaświadczenie dewizowe.

Zasadniczo będą zaświadczenia udzielane tylko wówczas, gdy wiadomym będzie pierwszy przeróbca wzgl. spożywca importowanego towaru, gdyż tylko w ten sposób stwierdzi się istnienie zapotrzebowania, a inaczej możliwe byłyby wnioski równoczesne ze strony przeróbcy wzgl. spożywcy i kupca importowego na pokrycie tego samego zapotrzebowania.

Ponieważ jednak udział handlu importowanego uważa się za pożądany, zaświadczenia będą zasadniczo udzielane importerowi, dla pewnego oznaczonego przeróbcy lub spożywcy. Wydawanie zaświadczeń przeróbcy lub spożywcy będzie tylko wówczas miało miejsce, gdy ten dotychczas bezpośrednio towar z zagranicy sprowadzał i bezpośrednio płacił.

Przy towarach, które handel importowy zwyczajowo na własne ryzyko importuje, będą zaświadczenia dewizowe udzielane kupcom, bez obowiązku podawania przez nich przeróbcy wzgl. spożywcy.

Zaświadczenia będą w powyższych wypadkach z reguły udzielane tylko tym firmom które dotychczas posiadały ogólne zezwolenia lub regularnie otrzymywały szczegółowe zezwolenia dewizowe.

W zakresie zaświadczeń dla tranzakcyj, w których zapłata następuje w późniejszych miesiącach, rozporządzenie przewiduje, że szczególne znaczenie będą miały te interesy, które dawać będą urzędom nadzoru pewną swobodę ruchów. Rozmiary obciążenia Urzędów nadzoru zaświadczeniami dewizowemi za miesiące późniejsze niż październik, będą wkrótce ogłoszone.

Każde zaświadczenie dewizowe opiewa na cenę kupna towaru. Na koszty uboczne (transport, asekuracje, prowizje) muszą być udzielane osobne zaświadczenia dewizowe, o ile nie są one włączone w cenę kupna lub płatne w markach. Osobne zarządzenie będzie wydawane co do kosztów, które są płatne krajowym spedytorom, ale muszą być przez nich przekazywane zagranicznym korespondentom.

Kwestje tranzakcyj kompensacyjnych reguluje okólnik Nr. 104/34 Ministerstwa Gospodarki Rzeszy, który wprowadza pewne ułatwienia dla interesów kompensacyjnych i rozrachunkowych, jednak wyłącznie natury proceduralnej, gdyż z punktu widzenia gospodarczego zawiera okólnik nawet pewne utrudnienia.

Odtąd władze dewizowe I inst. t. j. krajowe urzędy skarbowe, jako Devisenstellen, będą uprawnione do udzielania zezwoleń na interesy kompensacyjne, do 200.000 RM. miesięcznie na każdą firmę. Powyżej tej granicy pozostaje nadal kompetentną „Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung. Zasadą jest, że wywóz niemiecki, w ramach takiego interesu, nie może być mniejszy od przywozu, owszem, o ile chodzi o import surowców i półfabrykatów, nieuznanych za niezbędne, albo o import fabrykatów, musi wartość wywozu być wyższą o 30% od wartości przywozu. Interesy kompensacyjne dopuszczalne są tylko, o ile zezwolenie będzie udzielane przed zawarciem sprzedaży eksportowej. W stosunkach więc z Polską, uzyskanie pozwolenia kompensacyjnego jest uzależnione od uznania uprzedniego przez niemieckie władze dewizowe danego wywozu, za nadający się do kompensaty. To znaczy prawdopodobnie, że taki wywóz, który będzie uważany za niezbędnie potrzebny dla kraju importującego, nie będzie kwalifikowany do kompensaty. Te utrudnienia i ograniczenia nie będą stosowane do krajów, posia-

dających z Niemcami umowy rozrachunkowe (wzgl. clearingowe).

Surowcami, na które w interesach wymiennych i rozrachunkowych bywa udzielane pozwolenie w wysokości eksportowanego towaru (1:1) są: wełna, bawełna, inne tekstylja (m. i. len), skóry surowe i obrobione, nieszlachetne metale, kauczuk.

(P. I. E.)

WYMIANA HANDLOWA POMIĘDZY POLSKĄ A FINLANDJĄ.

Bilans handlowy z Finlandją w I-szem półroczu b. r. dał Polsce saldo aktywne w wysokości 66,3 milj. Fmk.

Obroty kształtowały się następująco:

	styczeń — czerwiec 1934 r.	styczeń — czerwiec 1935 r.
Import z Polski	Fmk. 69.778.688	Fmk. 39.409.624
Eksport do Polski	Fmk. 3.412.706	Fmk. 3.349.998
Obroty całkowite	Fmk. 73.191.394	Fmk. 42.759.622
Saldo aktywne	Fmk. 66.365.982	Fmk. 36.059.626

Wszystkie prawie pozycje importu z Polski wykazują wzrost, zwłaszcza pozycja „pasze i nasiona" (otręby wszelkie), która wzrosła z 4,0 do 24,4 milj. Fmk. Przyczyn tego poważnego wzrostu importu należy szukać w fakcie efektywnego wykorzystania przez naszych eksporterów oczekiwanego zakazu importu pewnych pasz do Finlandji.

Poza tem poważną stosunkowo zwyżkę wykazują pozycje „drzewo i wyroby" (dębina), „tkaniny" i „nawozy sztuczne".

Wzrost importu dębiny tłumaczy się większemi zakupami Zarządu Kolei Państwowych dla wewnętrznych urządzeń wagonów osobowych, oraz wzmożeniem ruchu budowlanego (posadzki). Wzrost importu nawozów sztucznych spowodowało polepszenie się sytuacji gospodarczej ludności wiejskiej, co odbija się również na imporcie maszyn rolniczych.

Natomiast spadła wartość importu węgla kamiennego z 13,4 milj. Fmk. na 9,3 milj. Fmk.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU TOWARÓW POLSKICH DO INDYJ HOLENDERSKICH.

W związku z przeprowadzonemi badaniami rynkowemi udało się delegatowi P. I. E. zainteresować firmy miejscowe w Indjach Holenderskich wieloma artykułami produkcji polskiej. Zaznaczyć trzeba, że firmy importowe w Indjach Holenderskich z nielicznemi tylko wyjątkami należą do typu „general importers" i interesują się wobec tego importem równocześnie szeregu artykułów. W chwili obecnej jedna z firm takich, której zależy na nawiązaniu stałego kontaktu z dostawcami polskimi i ewentualnie objęcia reprezentacji poszczególnych firm, zgłasza zapotrzebowanie na:

1) szczotki i pendzle,
2) guziki,
3) konserwy rybne, jarzynowe i owocowe,
4) karbid,
5) soda żrąca,
6) smoła węglowa,
7) szkło i wyroby szklane,
8) wyroby aluminjowe,
9) szynki i wędliny w puszkach,
10) klej,
11) wyroby dziane i pończosznicze,
12) wyroby lniane,
13) bibułka papierosowa i papier wszelkiego rodzaju,
14) ołówki, kalki i t. p.,
15) śruby i wkrętki do drzewa,
16) wosk do pieczęci,
17) aksamit, plusz,
19) wódki.

Po przeprowadzeniu wstępnych badań w drodze korespondencyjnej i na podstawie prób i wzorów oraz ustaleniu konkurencyjności cen towarów polskich istniałyby szanse ustalenia regularnych i poważnych dostaw do Indyj Holenderskich.

Adres delegata P. I. E. D-ra Przybyłkiewicza w Batawji jest następujący: Batawja — Koningsplein West 4.

IMPORT DOMÓW DREWNIANYCH DO ALGIERU.

W związku z możliwościami zbytu, istniejącemi na rynku algierskim, zaznaczyć wypada, że taryfa celna francuska nie zawiera specjalnego cła na gotowe domki drewniane; poszczególne części składowe domków drewnianych opłacają różne stawki celne i posiadają odmienne ograniczenia przywozowe. Traktowanie celne i reglamentacyjne zasadniczych części składowych wobec wyrobów importowanych z Polski, jest następujące:

k o n s t r u k c j e d r e w n i a n e (poz. „pièces de charpente et de charronage façonés"):

Cło minimalne (dla wyrobów polskich): frs. 13,— (bois dur) i frs. 10.40 (bois tendre) od 100 kg. Do powyższego należy doliczyć 4% podwyżkę cła, wprowadzoną w bieżącym roku.

Wyroby podpadające pod tę pozycję są skontyngentowane i wwóz ich do Algerji odbywa się w ramach kontyngentu ogólno-francuskiego, na podstawie zezwoleń przywozowych wydawanych przez Ministère de l'Agriculture;

p o d ł o g i i p a r k i e t y (poz. „bois rabotés etc.):

wyroby polskie opłacają taryfę minimalną: frs. 18,50 (chêne, bois dur), względnie frs. 12,95 (bois tendre) za 100 kg. Ograniczenia przywozowe i kontyngenty — jak wyżej;

gotowe d r z w i, o k n a, ż a l u z j e i s t o r y (poz. „portes, fenêtres" etc.), towar polski opłaca cło minimalne, a mianowicie:

„bois dur“ frs. 88,— za 100 kg.; „bois tendre“ frs. 55,— za 100 kg.; „bois peints et vernis“ frs. 132,— za 100 kg., „bois sculptés“ fr. 220,— za 100 kg.

Do powyższych stawek należy doliczyć 4% podwyżkę, wprowadzoną w bieżącym roku. Import wymienionych artykułów nie podlega ograniczeniom kontyngentowym.

Zamki i okucia metalowe wmontowane i stanowiące integralną część danego towaru nie opłacają specjalnego cła, lecz cło jest pobierane od ogólnej wagi artykułu; natomiast zamki i części metalowe nie wmontowane, są traktowane pod względem celnym zgodnie z odpowiedniemi postanowieniami taryfy.

Trzeba nadmienić, że system celny dla powyższych wyrobów jest identyczny dla Algerji i dla Francji.

(P. I. E.)

W SPRAWIE UDOWADNIANIA CIĄGŁOŚCI TRANSPORTÓW TOWARÓW ZAKAZANYCH DO PRZYWOZU.

W związku z ciągłemi zapytaniami niektórych firm spedycyjnych i firm importowych w Gdyni w sprawie przepisów co do konieczności przedkładania, przy przywozie towarów reglamentowanych, władzom celnym dokumentów, stwierdzających ciągłość transportu towaru z kraju wymienionego w pozwoleniu przywozu, Izba Przemysłowo - Handlowa wyjaśnia co następuje:

Ze względu na zniesienie przez Rząd kontyngentów przywozowych autonomicznych i przyznanie poszczególnym państwom specjalnych kontyngentów umownych, Ministerstwo Skarbu w porozumieniu z Ministerstwem Przemysłu i Handlu wprowadziło w roku 1928 następujące zasady co do pochodzenia i przychodzenia towaru:

W pozwoleniach przywozu z reguły wskazywany jest kraj, z którego dany towar ma być przywieziony. Oznacza to, że towar musi pochodzić z wolnego obrotu danego kraju i musi być w danym kraju nadany do przewozu do Polski.

Za towar, pochodzący z wolnego obrotu kraju, wymienionego w pozwoleniu przywozu, uważany jest taki towar, który został w danym kraju wytworzony lub znacjonalizowany. Za nacjonalizację przy pozwoleniach przywozu uważa się oclenie towaru w danym kraju, lub jeżeli towar w taryfie celnej tego kraju wolny jest od cła, dokonanie odprawy celnej i wpuszczenie towaru w danym kraju do wolnego obrotu.

Nacjonalizacja powyższa nie jest wystarczającą w wypadku, gdy chodzi o zastosowanie cła konwencyjnego. W tym wypadku za naturalizację towaru uważa się uszlachetnienie go w kraju konwencyjnym w takim stopniu, aby przynajmniej 50% ostatecznej wartości towaru, przypadało na materjały i robociznę danego kraju.

O ile chodzi o nadanie towaru do przewozu do Polski, to towar winien być zasadniczo nadany do przewozu w kraju, wymienionym w pozwoleniu przywozu bezpośrednio do Polski. Przeładowanie towaru w kraju trzecim jest dopuszczalne, o ile nie pociąga za sobą zmiany dokumentu przewozowego. Natomiast, gdy przeładowanie towaru łączy się ze zmianą dokumentu przewozowego, to przeładowanie takie dopuszczalne jest tylko:

1) w handlu z innemi częściami świata (handel zamorski),
2) w handlu z krajami europejskiemi o tyle tylko, o ile zachodzi dostatecznie umotywowana potrzeba przeładowania towaru w kraju trzecim.

Przeładowanie towaru w kraju trzecim i nadanie go do Polski z kraju trzeciego musi być władzom celnym udowodnione przez:

a) przedstawienie pierwotnych dowodów komunikacji łamanej lub
b) jeżeli pierwotny konosament (kraj zamorski — miejsce przeładowania), z tych lub innych względów nie może być władzom celnym przedstawiony, to wystarczy przedłożenie odpisu pierwotnego konosamentu, uwierzyt. przez Konsulat polski w miejscu przeładowania, bądź też zaświadczenia o przeładowaniu, wystawionego przez konsulaty polskie na zasadzie konosamentu w miejscu przeładowania, bądź świadectwa pochodzenia, wystawionego w kraju pochodzenia w celu uzyskania w Polsce cła konwencyjnego.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7. DO 17. WRZEŚNIA 1934 R.

BELGJA. Rząd Belgijski postanowił skontyngentować import karbidu (poz. 327 tar. celnej belg.), przyczem wysokość kontyngentów ma być oparta na bazie przeciętnego wwozu w latach 1932/33.

Przy imporcie koni do Belgji wymagane będą dokumenty, stwierdzające kraj pochodzenia danego zwierzęcia. Rozporządzenie to nie dotyczy zwierząt pochodzących z Francji, Holandji. Niemiec. Anglji. Irlandji, Danji i Szwajcarji.

Rozporządzeniem z dnia 19 września 1934 r. ustanowione zostały opłaty licencyjne od pozwoleń importowych, które wynoszą: dla węgla kamiennego dla domowego użytku 15 fr. od tony, do użytku innego 10 fr. od tony; makuchów 10 fr. — 100 kg.; bydła rogatego 1 fr. od 1 kg.: owiec 10 fr. — 100 kg.: trzody chlewnej 0,75 — 1 kg.; mięsa wołowego świeżego 2 fr. — 1 kg.; baraniny świeżej 1,75 — 1 kg.: wieprzowiny świeżej 1 fr. — 1 kg.; mięsa wołowego, baraniego i wieprzowego mrożonego 1 fr. — 1 kg.; przetworów mięsnych poz. 209 b. 210 i 214 — 3 fr., 212 i 213 — 2 fr. od 1 kg.; smalcu — 1 fr.; masła — 8,50 fr. 1 kg.; ziemniaków — 5 fr. od 100 kg. pszenicy, jęczmienia. żyta 10 fr. — 100 kg.; owsa — 12,50 od 100 kg.; słodu — 13.30 — 100 kg., mąki pszennej niepastewnej — 13,30 — 100 kg.; mąki żytniej — 16.70 — 100 kg.; ryb morskich 2 fr., innych ryb 0,50 fr. od 1 kg.

CHINY. Zniesiony został wolny obrót dewizowy. Dewizy przydzielane będą na pokrycie należności z tytułu dostaw towarów zagranicznych. Głównym celem zarządzenia jest zapobieżenie spekulacji dewizowej.

CZECHOSŁOWACJA. Od dnia 10 września 1934 obowiązują następujące dodatkowe cła na zboża: pszenica 24 Kc. (dot. 25); żyto 27,— (dot. 30,—), jęczmień 36 (dot. 36), owies 19.— (dot. 34,—).

Z ważnością od 10 września ustalone zostało nowe cło na sadło wieprzowe i gęsie topione z poz. 89 b w wysokości 200 Kc. za 100 kg (dotychczas 300 Kc.).

Cło na masło z poz. 88 (420 Kc.) oraz na sadło wieprzowe i gęsie surowe z poz. 89 a (150 Kc.) pozostaje niezmienione.

HOLANDJA. Z dniem września 1934 r. skontyngentowany został import sznurowadeł, tasiem do obuwia i t. p., szpagatu na okres trzech miesięcy; wysokość kontyngentu ustalona została jako 20% importu w roku 1932.

W związku ze zwyżką cen żyta obniżono opłaty monopolowe na importowane do Holandji niedenaturyzowane żyto z hfl. 5,— na hfl. 4,50 za 100 kg., inne opłaty importowe pozostały bez zmian.

Opłata monopolowa na importowane do Holandji jaja będzie z dn. 1. 9. 1934 r. wynosić od:
jaj kurzych i kaczych w skor. — hfl. 0,60 od 100 szt.
jaj kurzych i kaczych bez skor. — hfl. 0,25 od 1 kg.

INDJE HOLENDERSKIE. Z dniem 31. 8. 1934 r. rząd Indyj Holenderskich skasował zarządzenie kontyngentujące import do tego kraju fajansu i porcelany.

JAPONJA. Projektowane jest wprowadzenie zwyżki cła na cały szereg lekarstw i specyfików lekarskich.

KANADA. Z dniem 1 sierpnia 1934 r. wprowadzono podatek konsumcyjny w wysokości 1 c. od funta amerykańskiego na owoce osmarzane w cukrze itp. wyroby cukiernicze.

ŁOTWA. Prowadzenie kont dewizowych przez poszczególne instytucje dewizowe uzależnione zostaje z dn. 1. 10. 34 r. od uzyskania zezwolenia Komisji Walutowej.

MALAJSKIE PAŃSTWA ZWIĄZK. Do końca rb. ustalono kontyngenty przywozowe dla tkanin bawełnianych i tkanin ze sztucznego jedwabiu. Przydziały otrzymały następujące kraje: Chiny, Włochy, Japonja, Holandja i Indje Holenderskie.

SALVADOR. Dekretem z dnia 28 sierpnia rb. rząd El Salvadoru ustalił listę krajów, wobec których stosowane są stawki taryfy minimalnej. W rzędzie tych krajów znajduje się również Polska.

WŁOCHY. Z mocą obowiązującą od dnia 20. 8. 1934 r. rozszerzono listę artykułów zakazanych do przywozu na następujące artykuły:

poz. tar. celnej	towar
30a)	ser twardy,
129	tłuszcz wieprzowy,
274c)	minerały cynkowe,
486b)	okulary inne,
556	kaolin,
ex 565	bauxyt,
642a) 2. a) 3	celuloid w masie, w płytach, w rurach,
a) 4. a) 3	w płatkach i w innych wyrobach,
715	superfosfaty mineralne i kostne,
715b) 3	azotniak,
914b)	szczotki z drzewa lakierowanego lub polerowanego, z hebanu, celuloidu, kości i t. p.

Dekretem ministerstwa finansów z dnia 29. 8. listę zakazów przywozu rozszerzono na następujące pozycje włoskiej taryfy celnej:

744	Nitrobenzol,
745	Anilina i toluidyna surowa,
746	Chlorydat aniliny,
747	Sole anilinowe oddz. niewym.
749	Pochodne aniliny oddz. niewym.
750	Pochodne naftaliny oddz. niewym.
752	Benzydyna,
753	Tolidyna, dianizydyna, orto i paratolaidyna.
754	Xilidyna,
755	Panilendiamina, fenitydyna, anizidyna,
756	Pochodne benzyny, toluidyny, tolidyny, dianizydyny, tilidyny, fenilendiaminy, femitydyny i anizidyny oddz. niewym.,
757	Antrachinoza,
758	Rezorcina,
759	Naftol (alfa i beta),
760	Pochodne naftolu i naftylaminy, oddz. niewym.,
761	Pochodne kwasu fenickiego oddz. niewym.
762	Benzaldaif i pochodne,
ex 763	Aminofenole i etilaminofenole,
764	Pochodne benzolu, toluolu i xilolu, oddz. niewym.,
795	Farby organiczne, syntetyczne,
ex 797	Laki z farb organicznych syntetycznych.

Pozwolenia przywozu na powyższe artykuły będzie udzielać Ministerstwo Finansów, po wysłuchaniu opinji Państwowego Komitetu dla przemysłu farb organicznych, syntetycznych (ustanowionego przy Ministerstwie Korporacyj w wykonaniu ustawy z dn. 18. I. 1934 r., n. 122).

Rozporządzeniem Ministra Finansów rozszerzone zostały na wszystkie kraje zagraniczne: 1) zakaz antyfrancuski przywozu ryb świeżych i mrożonych z dn. 14 lutego 1932; 2) zakaz z dn. 11 stycznia 1934 na półkoszulki i szpilki do włosów, oraz 3) zakaz przywozu zabawek, obowiązujący na podst. dekr. z dn. 14. 11. 1926 r. w stosunku do pewnych tylko krajów, przyczem zmiana dotyczy wyłącznie wyrobów z celuloidu.

KONTYNGENTY PRZYWOZOWE.

Dla poszczególnych krajów ustalane są kontyngenty przywozowe dla towarów zakazanych do przywozu rozporządzeniem z dnia 20. 8. 34 r. Dla Polski ustalono kontyngent na azotniak w wysokości 10 ton na rok 1934.

Możliwości handlowe i eksportowe

Następujące firmy brazylijskie pragnęłyby uzyskać przedstawicielstwa polskie:

Antally, Irmao & Cia, Sao Joao de Boa Vista, est. de Sao Paulo — maszyny do wyrobu gallelitu.

Usina Colombina Ltda. Sao Paulo, C. P. 1469 — Holzkalk.

Deutschmann, Leal & Cia. Ltda. Rio de Janeiro C. P. 857 — Chmiel, słód.

Casa dos Elasticos Ltda. Sao Paulo, rua Libero Badaro 59 — przędza, taśmy gumowe, skóry.

Artur Eberhardt, Sao Paulo C. P. 2783, wyroby żelazne, drut.

John T. Jones, Sao Paulo C. P. 1538, żelazo konstrukcyjne.

O. Georg Oliveira, Rio de Janeiro C. P. 2723, żelazo, materjał kolejowy, produkty chemiczne.

Fritz Pollmann. Rio de Janeiro C. P. 1046, przędza.

Następujące firmy brazylijskie poszukują odbiorców w Polsce:

Braz Wojcieszyn. Boa vista do Brechim est. do Rio Grande do Sul — futerka surowe.

Cohen, Schwegler & Co. Rio de Janeiro C. P. 2077, skóry wężowe.

TRAKTATY I UKŁADY HANDLOWE.

TURCJA. W dniu 30 sierpnia 1934 r. nastąpiła wymiana dokumentów ratyfikacyjnych do traktatu polsko-tureckiego z 1931 r. Traktat oparty jest na klauzuli największego uprzywilejowania i zapewnia zniżki celne na pewne towary, które wchodzą w życie z dniem 30. 9. 1934 r. Postanowień kontyngentowych układ natomiast nie zawiera.

Sprawy komunikacyjne

NOWA TARYFA POCZTOWA, TELEGRAFICZNA I TELEFONICZNA.

Wydana została nowa taryfa opłat za usługi przedsiębiorstwa państwowego „Polska Poczta, Telegraf i Telefon", ogłoszona jako rozporządzenie Ministra Poczt i Telegrafów z dnia 17. 9. 1934 r. („Dziennik Taryf Pocztowych, Telegraficznych i Radjokomunikacyjnych" Nr. 11/1934 r.) z terminem obowiązywania od dnia 1. 10. 1934 r.

Zmiany jakie wprowadza nowa taryfa, idą w 4 zasadniczych kierunkach:

1) obniżenie opłat za główne świadczenia w zakresie ruchu pocztowego, telegraficznegi i telefonicznego;

2) reorganizacja systemu pobierania opłat przez całkowite zniesienie należności za szereg świadczeń dodatkowych;

3) wprowadzenie daleko idących udogodnień w różnych działach dla publiczności, bądź to przez uproszczenie i obniżkę opłat, bądź też przez wprowadzenie nowych ruchów pocztowych;

4) ujednostajnienie systemu pobieranych opłat przez wprowadzenie jednakowych opłat za świadczenia tego samego rodzaju.

Obniżeniu opłat towarzyszyło jednocześnie ograniczenie świadczeń bezpłat. przedsiębiorstwa do minimum i podniesienie stopnia odpłatności tych świadczeń, które są tylko częściowo opłacane, oraz równoległe wprowadzenie szeregu inowacyj, jak np.: miejscowe zlecenia inkasowe, przekazy rozrachunkowe dla prenumeratorów czasopism, protest weksli za pośrednictwem miejscowych urzędów pocztowych, rozszerzenie granicy dla paczek żywnościowych do wagi 20 kg., rozszerzenie granicy dla przekazów pocztowych z kwoty zł 2000 do zł 5000, rozszerzenie granicy kwoty dla zleceń inkasowych z zł 50 do 2000, zniesienie opłaty manipulacyjnej przy listach pobraniowych.

Poniżej podajemy najistotniejsze zmiany, wprowadzone w taryfie pocztowo - telegraficzno - telefonicznej:

Taryfa pocztowa.

Opłatę za krajowe listy zamiejscowe zniżono z gr 30 na gr 25, za kartki pocztowe — z gr 20 na gr 15.

W skali wag listów miejscowych i zamiejscowych zamiast 2 skal (pierwsza — 20÷100 i druga — 100 ÷ 250 g) wprowadzono tylko jedną skalę 20 ÷ 250 g, wskutek czego listy o wadze 100 ÷ 250 g uległy obniżce o gr 10.

Zniżono analogicznie opłaty na listy w obrocie zagranicznym z gr 60 na gr 55, a do Austrji, Węgier, Czechosłowacji i Rumunji z gr 50 na gr 45, oraz na kartki pocztowe z gr 35 na gr 30, a do 4 powyższych państw, z któremi mamy specjalne umowy, z gr 30 na gr 25.

Zniżono opłatę za polecenie w obrocie zagranicznym z gr 60 na gr 45.

Taryfę za przewóz lotniczy obniżono wydatnie, ustalając jednolitą opłatę w wysokości gr 10 za przewóz lotniczy kartki pocztowej, przekazu lub listu do wagi gr. Ponieważ druki były tak nisko taryfikowane, że nie pokrywały kosztów własnych, więc przeprowadzono tu jedynie pewną reformę taryfy jednakże bez jej obniżenia; obecnie obowiązujące stawki taryfowe zostały utrzymane w odniesieniu do ulotek, wysyłanych w ilości ponad 100 tys. sztuk.

Wprowadzono pewną inowację dla byłych zaborów: rosyjskiego i austrjackiego, rozszerzając na teren całego Państwa istniejące dotąd jedynie na terenie b. zaboru pruskiego stosowanie poświadczeń o doręczeniu zwykłych przesyłek listowych za opłatą gr 25 — zamiast dotychczasowych gr 30.

Opłatę za paczki prywatne i urzędowe zniżono średnio o 10% dotychczasowych opłat, natomiast wydatnie obniżono opłaty za paczki żywnościowe, stwarzając nową zupełnie taryfę dla tego rodzaju paczek przez wprowadzenie zamiast dotychcz. 2 stref — 4 stref jak w innych paczkach; rozszerzono zakres wagi paczek żywnościowych z 10 kg do 20 kg, dodając 2 skale wag : 10—15 kg i 15—20 kg. W ten sposób paczki żywnościowe dla 3 stref uległy znacznej zniżce, a tylko paczki żywnościowe dla IV strefy (ponad 600 km) uległy nieznacznej zwyżce.

Zmieniono opłatę za doręczanie paczek. która obecnie zależnie tylko od wagi waha się w granicach gr 30—80.

Obniżono opłaty za przekazy pocztowe w obrocie wewnętrznym, podnosząc również

wysokość przekazywanych kwot z zł 2.000 do zł 5.000.

Skasowano całkowicie opłatę za doręczanie przekazów pocztowych, która wahała się w granicach od 20 gr do 2 zł.

Specjalnie dla prasy wprowadzono t. zw. przekazy rozrachunkowe, które mają na celu ułatwienie przekazywania prenumeraty.

Niezmiernie ważny dział zleceń pocztowych znacznie rozszerzono, wprowadzając drobne zlecenia inkasowe miejscowe w kwocie 1 do 5 (np. składki różnych stowarzyszeń) za opłatą gr 15 za zlecenie. Dotychczasowy podział zleceń inkasowych do zł 50 zmieniono w ten sposób, że za inkaso zleceń do zł 10 opłaca się gr 20, do zł 30 — gr 30, a do zł 50 — gr 40.

Rozszerzono zakres zleceń inkasowych od zł 50 do zł 2.000, wprowadzając za te zlecenia jednolitą opłatę w wysokości gr 55, a za przekazanie zainkasowanych kwot zwykłą należność za przekaz pocztowy.

Wprowadzono miejscowe zlecenia wekslowe za opłatą gr 50 poza kosztami protestu.

Za listy zleceniowe zniesiono całkowicie opłatę manipulacyjną gr 50, pobieraną dotychczas od każdego dokumentu wierzytelnościowego. List zleceniowy kosztuje teraz tyle, ile zwykły list polecony, a za wykonanie zlecenia pobiera się normalną opłatę za przekaz obrotu wewnętrznego.

Przy przesyłkach wartościowych zniesiono opłatę manipulacyjną, która wynosiła gr 20—40, oraz opłatę za doręczanie listów wartościowych, która wynosiła od gr 10 do 1 zł.

Zniesiono opłatę manipulacyjną gr 50, pobieraną przy przesyłkach listów pobraniowych.

Wreszcie zmieniono opłaty za skrytki, wynoszące dotąd od zł 1 do zł 50 — w ten sposób, że za skrytki listowe pobierać się będzie jednolitą opłatę zł 2, a za paczkowe — zł 30.

Zniesiono całkowicie pobieranie składowego za listy wartościowe.

Zniżono cenę sprzedażną międzynarodowych kuponów na odpowiedź z gr 80 do 70.

Taryfa telefoniczna.

Obniżono opłaty abonamentowe ryczałtowe we wszystkich grupach sieci i kategorjach abonamentu. Zniżono również opłaty za rozmowy ponadkontyngentowe na sieciach państwowych tam, gdzie taryfa wynosi gr 10 — do gr 5.

Wprowadzono rozmowy międzymiastowe na krótkie odległości za opłatą: do 10 km — gr 20, do 15 km — gr 30, do 20 km — gr 40.

Opłaty za rozmowy międzymiastowe do 25 km obniżono o gr 10, do 50 km — do gr 20.

Opłatę za każde 100 km rozmowy międzymiastowej ponad 200 km zniżono z gr 60 na gr 50.

Opłatę za stałe połączenie na czas przerwy w urzędowaniu zniżono z gr 40 na gr 30, a miesięcznie z zł 6 na zł 4,50.

Taryfa telegraficzna.

Zniżono opłatę zasadniczą przy telegramach z gr 50 na gr 25.

Wprowadzono również — jako telegramy okolicznościowe — telegramy gratulacyjne i kondolencyjne, których taryfa wynosi gr 5 od wyrazu zamiast gr 15.

Obniżono opłatę za blankiet ozdobny z zł 1 na gr 50.

Taryfa radjofoniczna.

Wprowadzono specjalnie zniżoną opłatę radjofoniczną dla wsi; opłata wynosić będzie zł 1 zamiast ogólnie obowiązującej taryfy zł 3.

Wystawy i Targi

UDZIAŁ POLSKI W TARGACH KRÓLEWIECKICH.

W ramach tegorocznych Targów Królewieckich (XXII Deutsche Ostmesse), które odbyły się w czasie od 19 do 22 sierpnia r. b., urządzona była wystawa polska, złożona z następujących działów: turystyka, przemysł ludowy, produkty rolne i przemysł żywnościowy, przemysł drzewny, monopole oraz dział towarów różnych.

Eksponaty przemysłu ludowego (dywany, kilimy, makaty, ceramika i zabawki) budziły specjalne zainteresowanie publiczności wschodnio-pruskiej, podobnie, jak eksponaty rolne: różne gatunki zbóż, makuchy, oleje, jaja, masło, szynki w puszkach, konserwy mięsne i jarzynowe.

Wśród artykułów przemysłu drzewnego, najbardziej zaciekawiały zwiedzających: dykty, klepki do beczek, deszczułki posadzkowe, meble gięte i trzcina sosnowa, dębowa i olchowa. Ponadto zainteresowaniem szerokich mas publiczności cieszyły się eksponaty monopolu tytoniowego i spirytusowego oraz serwisy porcelanowe.

Całość wystawy polskiej wypadła bardzo dodatnio, co ujawniło się zarówno w odwiedzeniu jej przez wielu przedstawicieli życia gospodarczego i sfer urzędowych, jak również w żywym oddźwięku w prasie.

POLSKIE RYBOŁÓWSTWO MORSKIE WE WRZEŚNIU 1934 R.

Połowy naszego bałtyckiego rybołówstwa morskiego w miesiącu wrześniu wykazały znaczny spadek tak w porównaniu do miesiąca poprzedniego jak i w stosunku do tego samego miesiąca roku ubiegłego. Ogółem połowy wyniosły 233.845 kg ryb o wartości 150.575 zł (miesiąc wrzesień roku ubiegłego dał 325.660 kg — 187.947 zł.)

Przyczyny spadku połowów należy szukać w warunkach atmosferycznych, gdyż do połowy miesiąca niekorzystne i silne wiatry północno-wschodnie nie pozwalały na częste wyjazdy i wypędzały ryby z Zatoki. Tak więc czynnik przypadkowości naszych połowów przybrzeżnych występuje nadal w silnem natężeniu, powodując niepokój wśród rybaków i dążność naszych czynników do organizacji dalekomorskich połowów tak na Bałtyku, jak i na Morzu Północnem.

Drugą przyczyną spadku połowów, to brak odbiorców na łowione ryby (dorsze, śledziki). Okazuje się, że firmy, trudniące się handlem rybą morską, nie potrafiły dotychczas utorować drogi na obszernym rynku krajowym dla ryb w świeżym stanie. Co więcej, nie wysilały się nawet na akcję na najbliższym terenie, a więc przedewszystkiem w Gdyni, tak że dla rybaków jedynym ratunkiem był rynek w Gdańsku.

Podział na poszczególne gatunki ryb przedstawiał się następująco (w nawiasie podano cenę za 1 kilogram ryb):

Płastugi, czyli flondry poławia się w czterech gatunkach (stornia, gładzica, zimnica i skarp): stornia: 64.830 kg (0,50 zł), zimnica: 9.210 kg, (0,30 zł), gładzica: 3.170 kg (0,50 zł), skarp (turbot albo steinbut): 4.340 kg (0,70 zł). Śledziki łowiono o połowę mniej, jak w roku ubiegłym bo 84.310 kg (0,40 zł). Taki sam spadek obserwujemy w połowie węgorzy: 28.470 kg (2,20 zł). Wzrost połowów obserwujemy natomiast u dorszy: 23.560 kg (0,25 zł), węgorzyce czyli kwapy: 6.620 kg (0,40 zł), szproty 450 kg (0,40 zł), troć (łosoś): 145 kg (3,60 zł). Nowością w tym miesiącu były makrele 400 kg (2,60 zł), oraz certy łowione tuż przy Gdyni: 2.520 kg (0,70 zł). Z ryb słodkowodnych łowiono w Zatoce: szczupaki 3.670 kg (1,80 zł), okonie: 1.700 kg (0,70 zł), płocie: 450 kg (0,60 zł).

Porównując udział rozmaitych okręgów rybackich z połowami roku ubiegłego, obserwujemy spadek w Helu, Gdyni i Jastarni, stan bez zmian w Pucku oraz znaczny bo kilkakrotny wzrost połowów w Karwi. I tak okręg Hel przyniósł 78.350 kg o wartości 35.412 zł, Gdynia: 37.820 kg — 20.367 zł, Jastarnia do Wielkiej Wsi: 42.520 kg — 51.565 zł, od Chłapowa do granicy niemieckiej: 21.445 kg — 12.746 zł. miejscowości nad Zatoką od Pucka do Gdyni 24.290 kg — 21.485 zł. Są to wszystko połowy przybrzeżne, a na połowy pełnego Bałtyku przypada 29.420 kg — 9.000 zł, z czego 19.720 kg dorszy i 9.700 kg flonder.

Jeżeli chodzi o zbyt połowów, to udział Gdańska jako odbiorcy spadł ogromnie (działanie umowy polsko-gdańskiej) i wyniósł tylko dwanaście procent ilości połowów tj. 28.580 kg o wartości 14.693 zł. Do wędzarń na wybrzeżu sprzedano 33.195 kg — 37.412 zł, a w stanie świeżym sprzedano na miejscowym rynku 172.070 kg o wartości 98.470 zł.

Z połowów dalekomorskich na Morzu Północnem dowieziono śledzi solonych: 2.499/1 dużych beczek i 1.386/2 połówek.

WRZESIEŃ W PORCIE RYBACKIM.

Praca portu rybackiego w Gdyni jest bardzo różnorodną, i należy tu rozważyć:

1) import z rozmaitych krajów i rozmaitych gatunków ryb, (jak np. śledzie solone islandzkie, norweskie, angielskie, śledzie zamrożone z Norwegji, śledzie świeże w lodzie z Niemiec itp.), dalej

2) własne połowy przybrzeżne i dalekomorskie,

3) oraz czynności placówek handlowych i przemysłu wędzarnianego i konserwowego.

Import śledzi solonych i świeżych prowadzony jest przez placówki handlowe, osiedlone na terenie portu rybackiego, dysponujące dogodnemi składami tranzytowemi, a tylko bardzo nieznaczna część tego importu załatwianą jest przez firmy spedycyjne na rachunek firm osiedlonych wewnątrz kraju. Tem też tłumaczyć należy stały wzrost importu tego działu naszego handlu zagranicznego, opartego na firmach poważnych i mających tendencję dalszego pomyślnego rozwoju. Jedyną przeszkodą to szczupłość magazynów, a zwłaszcza brak specjalnej chłodni śledziowej, co powoduje nawet skierowanie całkowitych całookrętowych ładunków śledzi solonych wyładowanych w Gdyni, do chłodni śledziowych w Gdańsku. Całą powagę położenia można sobie wyobrazić, jeżeli się powie, że zapotrzebowanie obecne na chłodnię śledziową wynosi czterdzieści tysięcy dużych beczek śledzi solonych, a zmieścić można w Chłodni Rybnej tylko cztery tysiące, czyli dziesięć procent z tego.

Miesiąc wrzesień stał pod znakiem importu wysokocennych i delikatnych gatunków śledzi solonych: islandzkich i szkockich, wymagających składowania w komorach chłodzonych. Ogółem import wszystkich ryb wyniósł we wrześniu **3.668 ton,** przywiezionych na 22 statkach. Podział przedstawia się następująco: Z Islandji trzy kompletne statki wyładowały 10.831/1 dużych i 2.802/2 półbeczek solonych śledzi t. zw. matjesów islandzkich. Dzięki powstaniu monopolu śledziowego w Islandji i osiedleniu się przedstawicielstwa tego monopolu na terenie portu rybackiego w Gdyni, import w roku bieżącym wzrósł o sto procent w stosunku do roku ubiegłego. Z Anglji dowieziono śledzi solonych „szkockich“ na czterech statkach w ilości

4.398/1 i 2.773/2, co utrzymuje się na poziomie roku ubiegłego jedynie z powodu braku specjalnej chłodni śledziowej, ponieważ te gatunki wymagają chłodzenia. Tak z Islandji jak i z Anglji nadchodzą ładunki całookrętowe ze śledziami solonemi z tem, że są to transporty przeznaczone dla Gdyni i dla Gdańska. Inny natomiast charakter posiadają transporty śledzi solonych z Norwegji czy Holandji (polskie połowy na Morzu Północnem) oraz śledzi świeży w lodzie, nadchodzące linjami regularnemi jako część ładunku. Z Norwegji trzy statki przywiozły tylko 621/1 i 351/2 śledzi solonych oraz 250 skrzyń śledzi zamrożonych (á 50 kg netto) co tłumaczyć należy dopiero zaczynającym się sezonem na te gatunki towaru.

Śledzie świeże w lodzie nadeszły ośmioma statkami z Hamburga w łącznej ilości 1.670 skrzyń (á 50 kg netto i 80 kg brutto). Należy podkreślić, że jest to zupełnie nowy artykuł dla Gdyni zdobyty, ponieważ w okresie letnim śledzie w lodzie przychodziły jedynie drogą lądową. Część tych śledzi przerobiono w miejscowych wędzarniach w porcie rybackim, część zaś odesłano dla przemysłu rybnego na Górnym Śląsku.

Z własnych połowów śledzi na Morzu Północnem (F-ma „Mewa") przywiozły statki Żeglugi Polskiej (cztery statki): 2.499/1 oraz 1.386/2 śledzi solonych.

Należy więc stwierdzić powiększenie się importu w miesiącu wrześniu w porównaniu do tego samego miesiąca roku ubiegłego, oraz zdobycie nowej pozycji, jaką są śledzie świeże w lodzie.

KRONIKA.

— **POLSKIE ŚLEDZIE Z POŁOWÓW NA MORZU PÓŁNOCNEM** przywiózł statek Żeglugi „Cieszyn" w dniu 2 października w ilości 995/1 i 290/2. Całkowity ładunek złożono we własnych magazynach „Mewy" w porcie rybackim.

— **ŚLEDZIE ŚWIEŻE W LODZIE Z HAMBURGA** wyładował w dniu 2 października statek Eckerhardt 353 skrzyń á 50 kg netto z czego 110 skrzyń dla Gdyni a resztę trzema wagonami-lodowniami wysłano na Górny Śląsk. Odbiorcy tych śledzi uskarżają się na niepodstawianie tych statków do portu rybackiego pod Halę i Chłodnię Rybną, co znacznie podraża koszta przeładunku.

— **DUŻE POŁOWY ŚLEDZI BAŁTYCKICH.** W dn. 3 października cały port rybacki roił się od kutrów z Helu, Kuźnicy, Gdyni, ze śledzikami. Całe rodziny rybaków pracują przy wybieraniu śledzików z sieci na pokładzie kutrów rybackich. Cena spadła z 40 zł za 100 kilo na 8 złotych.

— **ZEZWOLENIA NA PRZYWÓZ ŚLEDZI ŚWIEŻYCH W LODZIE** będą wydawane teraz jedynie dla przywozu drogą morską. Należy się więc liczyć z sezonowem zwiększeniem się importu tych śledzi, używanych przeważnie do wędzenia (na t. zw. biklingi). W piątek dnia 21 września wyładowano ze statku Christian Russ 210 skrzyń á 50 kg netto śledzi świeżych w lodzie. W dniu 25 września statek Samland przywiózł 480 skrzyń tych śledzi. Śledzie te są zakupywane na aukcjach w Altonie i samochodami dowożone są na statek w Hamburgu, skąd linją regularną odchodzą do Gdyni.

— **EKSPORTERZY ŚLEDZI Z DUŃSKICH WYSP FAROE** zainteresowani rynkiem polskim, przybyli do Gdyni z próbną partją śledzi solonych. Są to śledzie zbliżone smakiem i wyglądem do norweskich „Fetheringe", t. zw. tłuste śledzie, które nadają się do przeróbki w wędzarniach lub fabrykach konserw. Wysoka cena, jaką żądają duńscy eksporterzy, stanowi największą przeszkodę dla zaprowadzenia tych śledzi na naszym rynku.

— **POLSKIE ZJEDNOCZENIE RYBAKÓW MORSKICH PRZENIOSŁO SWE BIURA** z Banku Gospodarstwa Krajowego do Hali i Chłodni Rybnej. Przeniesienie tych biur było umożliwione wobec usunięcia się firmy MEWA do własnych pomieszczeń w wykończonym magazynie śledziowym w porcie rybackim.

— **HALA I CHŁODNIA RYBNA WSTRZYMAŁA PRZYJMOWANIE** towarów do komór chłodniczych, wobec zupełnego zapełnienia pomieszczeń. Okazuje się więc gwałtowna potrzeba budowy specjalnej Chłodni Śledziowej dla odciążenia obecnej Chłodni Rybnej. Brak miejsca w Chłodni Rybnej uniemożliwia normalny rozwój polskiego rybołówstwa morskiego oraz importu śledziowego przez Gdynię. Czynniki Rządowe uwzględniając fatalną sytuację portu rybackiego w Gdyni, czynią starania w kierunku wstawienia do budżetu odpowiednich sum na budowę chłodni śledziowej.

— **POSIEDZENIE W WARSZAWSKIEJ IZBIE PRZEM.-HANDLOWEJ** odbyło się w poniedziałek, dn. 1-go października w sprawie wyjaśnienia sytuacji na rynku śledziowym po utworzeniu się monopolu śledziowego w Islandji. Z Gdyni brali udział w posiedzeniu p. wicedyrektor Izby Przem. Handlowej p. J. Kawczyński oraz przedstawiciele firm śledziowych. Na zebraniu byli również obecni przedstawiciele Min. Przem. i Handlu oraz szereg firm śledziowych z całego kraju.

Po szczegółowem omówieniu przebiegu tworzenia się monopolu śledziowego w Islandji oraz przedstawicielstwa tegoż monopolu na Polskę, to jest firmy „Polisland" i polityki cen tegoż przedstawicielstwa stwierdzono, że w danym wypadku niema działania na szkodę polskiego gospodarstwa. Działalność firmy „Polisland" może mieć dodatnie rezultaty wobec skierowywania na Gdynię całkowitych obrotów tym artykułem.

W międzyczasie szereg poważnych pism odwołało podane uprzednio błędne informacje o rzekomej aferze firmy „Polisland".

Komunikaty

JUBILEUSZ ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

Dnia 23 września rb. minęło lat 15-cie od chwili powołania do życia Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu w Grudziądzu.

Uroczystości jubileuszowe obchodzone będą w Grudziądzu łącznie z Walnym Rocznym Zjazdem Delegatów dnia 2 grudnia rb. — w ramach bardzo skromnych, ale godnych tej żmudnej pracy, jaką Związek pełni od lat 15-tu.

Na tym Zjeździe jubileuszowym nastąpi wręczenie „Odznaki Związkowej" zasłużonym członkom Towarzystw.

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Capella	9. 10.	13. 10.	17. 10.	20. 10.
Śląsk	16. 10.	20. 10.	24. 10.	27. 10.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Rauma — Mantyluoto — Kristinestad — Wasa — Jacobstad — Ixpila — Uleaborg — Kemi,
F. G. Reinhold Ltd.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

Ze względu na niedostarczenie danych przez maklera odjazdu następnego statku nie mogliśmy zamieścić.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Minos	8. 10.	13. 10.	10. 10.
Irene	15. 10.	20. 10.	17. 10.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 10/11. 10. s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 17/18. 10.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 7. 10. — z Gdańska 8. 10.

s/s Marieholm — z Gdyni 15. 10. — z Gdańska 15. 10.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 8. 10. s/s Egon — z Gdyni 22. 10.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 8. 10.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 7. 10. s/s Marieholm — z Gdyni 15. 10.

Do Aarhus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 17. 10. — z Gdańska 20. 10.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 15. 10.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Neptun — z Gdańska 6. 10. s/s Minos — z Gdańska 13. 10.

Do Hamburga (Hamburg)

Rummel & Burton

s/s Little Evy lub substytut — z Gdyni 9. 10.

s/s Little Evy lub substytut — z Gdyni 19. 10.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Taki	6. 10.	9. 10.
Christian Russ	9. 10.	13. 10.
Kaete	13. 10.	16. 10.
Albert	20. 10.	23. 10.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 16. 10.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)
(Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 12. 10. — z Gdańska — 11. 10.

s/s Akershus — z Gdyni 26. 10. — z Gdańska — 25. 10.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen z Gdyni — 15. 10. — z Gdańska 15. 10.

s/s Ursa — z Gdyni 27. 10. — z Gdańska 29. 10.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 9. 10. — z Gdańska 12. 10. s/s Cieszyn — z Gdyni 16. 10. — z Gdańska 19. 10.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska“ przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem“ i „Ludwig Kolberg“ odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.

Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy -- Sailings

	Gdynia	Gdańsk
s/s	poniedziałki i czwartki	środy i soboty
Butt	8. 10.	10. 10.
Oscar Fridrich	11. 10.	13. 10.
Andromeda	15. 10.	17. 10.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich

Notice: Through B/L to al transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska“ S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Irisen	9. 10.	12. 10.	20. 10.
Cieszyn	16. 10.	19. 10.	24. 10.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 8. 10. — z Gdańska 10. 10. s/s Condor — z Gdyni 18. 10. — z Gdańska 20. 10.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ariadne — z Gdyni 9/10. 10.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 9. 10. — z Gdyni 11. 10.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka

(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 16. 10. — z Gdyni 18. 10.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 9. 10. — z Gdyni 11. 10.

s/s Lwów — z Gdańska 16. 10. — z Gdyni 18. 10.

Do Leith — Grangemouth

F. G. Reinhold Ltd.

Ze względu na niedostarczenie danych przez maklera odjazdu następnego statku nie mogliśmy zamieścić.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

Ze względu na niedostarczenie danych przez maklera odjazdu następnego statku nie mogliśmy zamieścić.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 16. 10.

Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 16. 10.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mansuria z Gdyni 25. 10.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — z Gdyni 16. 10.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

s/s Vikingland — z Gdyni 18. 10. m/s Hemland — z Gdyni 27. 10.

m/s Erland — z Gdyni 30. 10.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Minnequa — z Gdyni 7. 10. s/s Scanstates — z Gdyni 16. 10.

s/s Scanyork — z Gdyni 24. 10.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 24. 10.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Valparaiso — z Gdyni 14. 10.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Atlanta — z Gdańska 6. 10. — z Gdyni 9. 10.
s/s Aura — z Gdańska 18. 10. — z Gdyni 23. 10.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Eastbourne — z Gdyni 6. 10. s/s Titan — z Gdyni 27. 10.

Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Madras, Calentta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tysla — z Gdyni 15. 10. s/s Sumatra — z Gdyni 5. 11.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

s/s Neleus — z Gdyni 8/12. 10.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanyork — 29. 9.		s/s Scanyork — 13. 10.
s/s Sagaporack — 13. 10.		s/s Sagaporack — 27. 10.

Linja Gdynia—Ameryka
(Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko — 6. 10.	s/s Kościuszko — 18. 10.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko — 8. 10.	s/s Pułaski — 18. 10

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Helsingfors Sobota
s/s Cieszyn			10. 10.	13. 10.
s/s Capella	9. 10.	13. 10.	17. 10.	20. 10.

Do Kotki zawijają tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Kaete	10. 10.	13. 10.	16. 10.
Albert	17. 10.	20. 10.	23. 10.
Tatti	20. 10.	23. 10.	27. 10.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	13. 10.	16. 10.	20. 10.

Rummel & Burton

s/s Little Evy lub substytut — z Hamburga — 5. 10. — w Gdyni 10. 10.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Śląsk 13. 10. z Rotterdamu — s/s Chorzów 20. 10.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Andromeda	9. 10.	15. 10.	17. 10.
Condor	13. 10.	18. 10.	20. 10.
Rhea	16. 10.	22. 10.	24. 10

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

s/s Śląsk — z Antwerpji 10. 10. s/s Irisen — Antwerpji 20. 10.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji s/s Condor 11. 10. — w Gdyni — 18. 10.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Irene	11. 10.	15. 10.	17. 10.	20. 10.
Neptun	18. 10.	22. 10.	24. 10.	27. 10.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lech	18. 10.	21. 10.	23. 10.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	11. 10.	14. 10.	18. 10.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lublin	4. 10.	7. 10.	10. 10.
s/s Lwów	11. 10.	14. 10.	17. 10.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi				Przyjazd
	Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdańsk/Gdynia
m/s Stureholm	4. 9.	11. 9.	17. 9.	24. 9.	20. 10.
m/s Trolleholm		18. 9.	25. 9.		24. 10.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia	Przyjazd	
	Santos	Gdynia	Gdańsk
s/s Bore IX	15. 9.	18. 10.	20. 10.
s/s Mercator	24. 9.	27. 10.	29. 10.

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	Termin wyjścia								Przypuszczalny termin nadejścia
m/s	Pireus	Istambul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Palermo	Gdynia-Gdańsk
Vikingland	23. 9.	10. 9.	17/20. 9.		4. 9.	1—3. 9.			14. 10.
Hemland	3. 9.			14. 9.	25. 9.	6. 9.			18. 10.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — wyszedł z Casablanca 25. 9. — oczekiwany w Gdyni 10/12. 10.

Listy przewozowe z nadrukiem firmy

wykonują szybko i starannie

ZAKŁADY GRAFICZNE BOLESŁAWA SZCZUKI Wąbrzeźno - Pom. Mickiewicza 1 Tel. 80

Feliks Guziewicz

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów, Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — Tel. 10-25

TOWARZYSTWO SPEDYCYJNE

J. H. BACHMANN

Sp. z o. p.

Starowiejska 26 **GDYNIA** Telefony: 16-93, 16-94

Spedycja lądowa i morska — Specjalność: Przeładunek bawełny

Pacoszyński Michał

przysięgły rewizor ksiąg handlowych na obwód Izby Przemysł. — Handlowej w Gdyni, — biegły sądowy w sprawach handlowych i sprawach księgowości spółek akcyjnych oraz instytucyj bankowych.

(Accountant — Expert-Comptable — beeid. Bücher-Revisor)

Biuro buchalteryjno-rewizyjne i organizacyjne

w **GDYNI** – ul. Antoniego Abrahama 9 — Telefon Nr. 1294

Organizacja księgowości w przedsiębiorstwach wszelkiego rodzaju

Nadzór nad księgowością

Sporządzanie i analiza bilansów

Potwierdzanie bilansów

Opracowywanie sprawozdań rocznych

Reorganizacla i racjonalizacja księgowości

Prowadzenie ksiąg w abonamencie

Sprawy podatkowe. Księgowość przebitkowa i maszynowa. Prospekty bezpłatnie

TREŚĆ

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 15 października 1934 r. | NR. 28

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

UKŁAD

POMIĘDZY RZĄDEM POLSKIM A SENATEM WOLNEGO MIASTA GDAŃSKA O PRZEPISACH DOTYCZĄCYCH ARTYKUŁÓW ŻYWNOŚCI I PRZEDMIOTÓW UŻYTKU.

(przekład z francuskiego).

Rząd Polski i Senat Wolnego Miasta Gdańska uzgodniły co następuje:

Artykuł 1.

Ustawa gdańska o obrocie artykułami żywności i przedmiotami użytku z dnia 27 marca 1930 r. zgodna co do swej treści z rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 22 marca 1928 r. o dozorze nad artykułami żywności i przedmiotami użytku pozostaje w mocy na obszarze Wolnego Miasta Gdańska.

Tekst ustawy, załączony do niniejszego Układu, stanowi jego część integralną.

Artykuł 2.

Najpóźniej w przeciągu miesiąca od wejścia w życie niniejszego Układu, Wolne Miasto Gdańsk wprowadzi w życie na swym obszarze przepisy o tem samem brzmieniu co polskie rozporządzenia i zarządzenia, wydane w wykonaniu rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 22 marca 1928 r., wymienione w załączniku i które w chwili wejścia w życie niniejszego Układu będą obowiązywały na obszarze polskim.

Co do rozporządzeń i zarządzeń, które będą wydane w przyszłości przez Rząd Polski w wykonaniu wspomnianego rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Wolne Miasto Gdańsk ogłaszać będzie na swym obszarze przepisy, mające to samo brzmienie, lub dostosuje swoje już istniejące przepisy do przepisów polskich.

W tym celu Rząd Polski podawać będzie do wiadomości Wolnego Miasta, możliwie najrychlej projekty przepisów wykonawczych, które będzie miał zamiar wydać. Jeżeli Wolne Miasto nie zgłosi sprzeciwu co do przyjęcia tych przepisów, wejdą one w życie na jego obszarze, jeżeli się to okaże możliwe, w tym samym czasie, co na obszarze polskim, jednak nie później niż w ciągu dwóch tygodni po ich wejściu w życie na obszarze polskim.

W razie, gdyby Wolne Miasto uważało, że nie może przyjąć w całości polskiego przepisu sanitarnego, obie strony porozumieją się w sprawie zmian, które winny być wprowadzone w tekście przepisów, mających być wydanemi przez Wolne Miasto. Porozumienie w tej sprawie ustali również termin wejścia w życie omawianego przepisu na obszarze Wolnego Miasta.

Jeżeli po upływie trzech miesięcy, strony nie dojdą do porozumienia co do brzmienia przepisów, które mają być wydane przez Wolne Miasto, będą one w drodze procedury z artykułu 39 Konwencji polsko-gdańskiej, podpisanej w Paryżu 9 listopada 1920 r., starać się o rozstrzygnięcie sporu co do pytania, czy uwzględniając w sposób słuszny wzajemne interesy obu stron, Wolne Miasto obowiązane jest przyjąć dany przepis.

Artykuł 3.

W razie, gdyby Senat chciał ogłosić na obszarze Wolnego Miasta przepisy wykonawcze do gdańskiej ustawy z 27 marca 1930 r., a dotyczące dziedziny jeszcze nieuregulowanej rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 22 marca 1928 r., lub też wszelkie inne przepisy lub zarządzenia, dotyczące artykułów żywności i przedmiotów użytku, podpadających pod postanowienia rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z 22 marca 1928 r., oraz ustawy gdańskiej z 27 marca 1930 r., Senat Wolnego Miasta będzie obowiązany porozumieć się uprzednio z Rządem Polskim co do brzmienia tych przepisów i zarządzeń.

Jeżeli po upływie trzech miesięcy strony nie dojdą do porozumienia, Wolne Miasto będzie mogło w drodze procedury z artykułu 39 Konwencji polsko-gdańskiej, podpisanej w Paryżu 9 listopada 1920 r., starać się o rozstrzygnięcie sporu co do pytania, czy uwzględniając w sposób słuszny wzajemne interesy obu stron, Rząd Polski obowiązany jest zgodzić się na wydanie przez Wolne Miasto w mowie będących postanowień.

Artykuł 4.

Rozporządzenia i zarządzenia, wymienione w artykule 2 i w artykule 3, nie będą mogły w żadnym razie być tego rodzaju, by zbyt artykułów żywności i przedmiotów użytku, pochodzących z obszaru jednej strony, uniemożliwiać lub utrudniać na obszarze drugiej strony.

Artykuł 5.

W obrocie pomiędzy swemi obszarami Rząd Polski i Senat Woln. Miasta Gdańska nie będą wykonywały kontroli towarów, wymienionych w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z 22 marca 1928 r. i w ustawie gdańskiej z dnia 27 marca 1930 r.

Towary te, pochodzące z obszaru jednej strony, korzystać będą na obszarze drugiej strony z tej samej swobody handlu i sprzedaży, co wytwory krajowe.

Towary powyższej kategorji, pochodzące z obszaru jednej ze stron, lub przeznaczone dla tego obszaru, korzystać będą na obszarze drugiej strony z pełnej swobody tranzytu.

Artykuł 6.

W przypadkach, gdy na obszarze obu stron obowiązują analogiczne przepisy sanitarne, dotyczące artykułów żywności lub przedmiotów użytku, kontrola tych artykułów żywności i przedmiotów użytku, pochodzących ze wspólnej zagranicy, wykonywana będzie na granicy celnej niezależnie od ich miejsca przeznaczenia.

Postanowienie to ma również zastosowanie w przypadku, gdy strony dojdą do porozumienia w sprawie zmian, które mają być wprowadzone do tekstu przepisów gdańskich. Kontrola ta, dokonana na obszarze jednej strony, ważna będzie na obszarze drugiej.

Artykuł 7.

Niniejszy Układ nie normuje przepisów zapobiegawczych przeciwko chorobom zakaźnym ludzi i zwierząt.

Artykuł 8.

Postanowienia artykułu 2 nie stosują się do mleka i wytworów mlecznych na czasokres ważności Układu, podpisanego w tym samym dniu, o obrocie produktami rolnictwa, ogrodnictwa i rybołówstwa.

Artykuł 9.

Niniejszy Układ zawarty jest na okres dwuletni, po którym odnawiany będzie automatycznie z roku na rok, o ile jedna ze stron nie wymówi go na 6 miesięcy naprzód. Układ wejdzie w życie dnia 1 września 1934 r.

Gdańsk, dnia 6 sierpnia 1934 r.

Za Rząd Polski:
(—) Papée.

Za Senat Wolnego Miasta Gdańska:
(—) Dr. Rauschning.

ZAŁĄCZNIK

1) Rozporządzenie Ministra Opieki Społecznej z dnia 23 stycznia 1934 r. o dozorze nad wyrobem i obiegiem mąki i wyrobów mącznych.

(Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej Nr. 15 z roku 1934, poz. 120).

2) Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 30 czerwca 1932 r. o dozorze nad mięsem i przetworami mięsnemi.

(Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej Nr. 64 z roku 1932, poz. 603).

3) Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 20 stycznia 1930 r. o barwieniu artykułów żywności i przedmiotów użytku.

(Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej Nr. 5 z roku 1930, poz. 45).

4) Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 24 czerwca 1931 r. o konserwowaniu artykułów żywności.

(Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej Nr. 68 z roku 1931, poz. 559).

5) Rozporządzenie Ministra Opieki Społecznej z dnia 21 czerwca 1934 r. w sprawie zmiany rozporządzenia z dnia 24 czerwca 1931 roku o konserwowaniu artykułów żywności.

(Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej Nr. 61 z roku 1934, poz. 521).

6) Rozporządzenie Ministra Opieki Społecznej z dnia 25 czerwca 1934 r. o dozorze nad wyrobem i obiegiem środków kosmetycznych.

(Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej Nr. 62 z roku 1934, poz. 523).

WYBORY DO IZBY

W dniu 17. bm. upływa termin zgłaszania list kandydatów na radców Izbowych z ogólnych wyborów. Listy te, jak wiadomo, mają zawierać nazwiska kandydatów do poszczególnych sekcyj, przemysłowej, handlowej i żeglugowo-portowej. Wybory do pierwszych dwóch sekcyj dzielą się w zależności od kategorji wykupionych świadectw przemysłowych na dwie kategorje, przyczem pierwsza kategorja zgłasza 5 kandydatów i tyluż zastępców, zaś druga 3 kandydatów z tą samą ilością zastępców. Lista do sekcji żeglugowo-portowej zawierać ma 4 kandydatów i tyluż zastępców. Każda z list przemysłowych powinna być podpisana przez conajmniej 75 wyborców z danej kategorji wyborczej, zaś z list handlowych — przez conajmniej 150 osób, wreszcie w grupie żeglugowo-portowej przez 20 osób.

W razie zgłoszenia w danej kategorji wyborczej we wskazanym wyżej terminie tylko jednej ważnej listy kandydatów — lub w razie uznania przez Główną Komisję Wyborczą ważności tylko jednej listy wyborczej, głosowanie nie odbędzie się, kandydatów zaś tej listy uzna się za wybranych.

POSIEDZENIE MIĘDZYIZBOWEJ KOMISJI DLA POPIERANIA ZBYTU PRODUKTÓW ROLNYCH.

W dniu 10. bm. odbyło się w Izbie posiedzenie Międzyizbowej Komisji dla popierania zbytu produktów rolnych. W posiedzeniu tem, które odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby Przemysłowo - Handlowej w Poznaniu, p. Samulskiego, wzięli udział przedstawiciele Izb Rolniczych Wielkopolskiej i Pomorskiej i Izby naszej. Podczas posiedzenia wygłoszone zostały referaty, dotyczące nowelizacji ustawy o dozorze nad mlekiem, zagadnienia zbytu nasion oleistych w przemyśle, prac nad podniesieniem produkcji i usprawnieniem zbytu owoców, zwiększeniem produkcji i spożycia ryb słodkowodnych, aprowizacji Gdyni i shiphandlerki i wreszcie konkurencji wewnętrznej płatków ziemniaczanych. Uczestnicy posiedzenia podczas przerwy obiadowej zwiedzili port gdyński.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO WE WRZEŚNIU 1934 R.

Ogólne obroty towarowe we wrześniu br. osiągnęły liczbę *639.959,7 t.* — zaledwie o 15.317 t. niższą od ostatniej liczby rekordowego obrotu z sierpnia br. (655.277,6 t.) oraz o 85.357 t. wyższą od ogólnych obrotów towarowych we wrześniu 1933 r. (554.602,7 t.)

Miesiąc wrzesień jest 4-tym z rzędu miesiącem br., w którym obroty przekroczyły liczbę 600 tys. ton.

Na uzyskanie tak poważnej liczby obrotu ogólnego przypada na przywóz 87.444,7 t. (w sierpniu br. 80.941,9 t.) oraz na wywóz 552.515,— t. (w sierpniu br. 574.335,7 t.)

Analizując bliżej poszczególne składniki importu i eksportu podkreślić należy stałe tempo wzrostu importu, przewyższające znacznie eksport. Tak np. w miesiącu sprawozdawczym obroty importu wzrosły o ca. 20% w stosunku do tegoż miesiąca ub. roku, gdy obroty eksportu wzrosły o ca. 15%.

Import w miesiącu sprawozdawczym jest większy o 6.502,8 t. od sierpnia br. i o 13.512,2 ton przewyższył obroty importu we wrześniu 1933 r. Ten wzrost przywozu wywołały w pierwszym rzędzie następujące towary: owoce świeże — 1.101 t. (702 t.), śledzie — 3.567 t. (1.346 t.), fosforyty — 12.622 t. (w sierpniu brak), żużle Thomasa — 7.802 t. (6.814 t.), nasiona oleiste różne — 9.680 t. (8.305 t.), żywica — 802 t. (541 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 367 t. (240 t.), ruda żelazna — 2.301 t. (w sierpniu 2 t.), piryty — 9. 485 t. (1.785 t.), bawełna i odpadki — 5.000 t. (4.824 t.), wełna i odpadki — 614 t. (494 t.).

Do towarów, których przywóz zmalał w miesiącu sprawozdawczym, należą przedewszystkiem: ryż — 45 t. (6.452 t.), tłuszcze zwierz. surowe — 713 t. (1.376 t.), skóry — 2.351 t. (2. 535 t.), garbniki — 489 t. (1.563 t.), złom żelazny — 22.435 t. (32.432 t.), miedź — 622 t. (1.044 t.), metale różne — 223 t. (310 t.), wyroby żel. i stal. — 185 t. (366 t.), maszyny, aparaty i części — 116 t. (231 t.), szmaty — 631 t. (741 t.), celuloza — 189 t. (688 t.), papa, tektura i papier — 155 t. (350 t.) oraz juta — 903 t. (1.137 t.).

Eksport w miesiącu sprawozdawczym wyniósł 552.515 t. (w sierpniu br. 574.335,7 t.). Jest on większy o 71.845 t. od września 1933 r. i mniejszy od sierpnia br. o 21.820,7 t. — Spadek ten przedewszystkiem wywołany został przez: ryż — brak w mies. sprawozdawczym (1.256 t.), cukier — 4.402 t. (6.863 t.), bekony — 1.521 t. (1.891 t.), wędliny — 138 t. (364 t.), masło — 158 t. (646 t.), jaja — 1.790 t. (2.509 t.), makuchy — 1.332 t. (1.8 [illegible] t.), deski i łaty

— 13.781 t. (32.322 t.), klepki 17 t. (294 t.), dykty — 513 t. (659 t.), węgiel eksportowy — 454.596 t. (458.295 t.). koks — 25.662 t. (31.558 t.), blacha cynkowa — 326 t. (750 t.), celuloza — 276 t. (1.121 t.), papa, tektura i papier — 644 t. (861 t.), bawełna — 24 t. (142 t.), materjały i wyroby włókniste — 552 t. (742 t.).

Szereg pozostałych pozycyj uległ wzrostowi i tu należą między innemi: mąka ryżowa i pastewna — 510 t. (250 t.), sól — 275 t. (20 t.), ptactwo bite — 146 t. (109 t.), skóry — 72 t. (25 t.), bale i słupy — 18 t. (w sierpniu brak), wyroby koszykarskie — 70 t. (15 t.), *węgiel bunkrowy* — 19.080 t. (17.519 t.), nawozy azotowe — 3.300 t. (2.940 t.), soda — 1.468 t. (763 t.), karbid — 302 t. (69 t.), szyny kolejowe — 6.454 t. (1.002 t), metale różne (gł. żelazo okrągłe i kwadratowe, eksportowane do Chin i Mandżurji) — 4.631 t. (1.868 t.), wyroby żelazne i stalowe — 2.430 t. (2.094 t.), rury żeliwne — 1.417 t. (839 t.), cynk — 722 t. (548 t.).

Podkreślić należy tu utrzymywanie się nadal na wysokim poziomie eksportu węgla oraz coraz bardziej rozwijający się eksport wysokowartościowych artykułów, głównie żelaza handl., wyrobów żelaznych i tkanin na Daleki Wschód.

Zamorskie obroty towarowe w miesiącu sprawozdawczym szczegółowo ilustruje następujące zestawienie:

Import	w tonach
ryż surowy	45
owoce świeże	1.101
owoce suszone	19
orzechy i migdały	10
korzenie	157
kawa, kakao i herbata	728
tytoń	395
napoje alkoholowe pr. wina	5
śledzie	3.567
fosforyty	12.622
żużle Thomasa	7.802
sadze	55
tłuszcze zwierzęce surowe	713
skóry	2.351
nasiona oleiste różne	9.680
oleje	133
żywica	802
kauczuk	481
wyroby gumowe	43
tłuszcze i oleje roślinne	367
asfalt	232
garbniki	489
farby	17
ruda żelazna	2.301
piryty	9.485
złom żelazny	22.435
miedź	622
cyna	47
metale różne	223
wyroby żelazne i stalowe	185
maszyny, aparaty i części	116
samochody i motocykle	28
szmaty	631
celuloza	189
papa, tektura i papier	155
bawełna i odpadki	5.000
juta	903
len, konopie, sizal i t. d.	41
wełna i odpadki	614
różne	2.656
Razem	87.445

Eksport	w tonach
mąka ryżowa i pastewna	510
cukier	4.402
napoje alkoholowe	7
sól	275
bekony	1.521
wędliny	138
ptactwo bite	146
masło	158
jaja	1.790
makuchy	1.332
skóry	72
deski i łaty	13.781
bale i słupy	18
wyroby z drzewa	549
klepki	17
dykty	513
meble gięte	293
wyroby koszykarskie	70
węgiel eksportowy	454.596
węgiel bunkrowy	19.080
koks	25.662
saletra	2
nawozy azotowe	3.300
soda	1.468
karbid	302
salmiak	30
biel cynkowa	208
szyny kolejowe	6.454
metale różne (gł. żelazo okrągłe i kwadr.)	4.631
rury żeliwne	1.417
wyroby żelazne i stalowe	2.430
cynk	722
blacha cynkowa	326
celuloza	276
papa, tektura i papier	644
bawełna	24
materjały i wyroby włókniste	552
różne	4.799
Razem	552.515

Ruch statków po raz pierwszy w miesiącu sprawozdawczym wykazuje pewien nieznaczny spadek w stosunku do ubiegłego miesiąca sierpnia br., natomiast wzrost w stosunku do września 1933 r. — Zawinęło do portu we wrześniu rb. 376 statków o pojemności 365.142 nrt., wobec 430 statków o pojemności 391.338 nrt. w sierpniu br. oraz wobec 405 statków o pojemności 321.429 nrt. we wrześniu 1933 r. Wyszło natomiast 367 statków o pojemności

342.122 nrt., wobec 432 statków o pojemności 389.396 nrt. w sierpniu br., oraz wobec 402 statków o pojemności 311.881 nrt. we wrześniu 1933 r. W porównaniu z poprzednim miesiącem ruch statków wykazał spadek tak pod względem ilości, jak i pojemności na wejściu i wyjściu. Jedynie w stosunku do września 1933 r. uległa zmniejszeniu ilość statków na wejściu i wyjściu, natomiast pojemność statków w obu kierunkach uległa wzrostowi. Powiększył się średni tonaż statku zawijającego do Gdyni z 910 nrt. (w sierpniu) na 971,1 nrt. (we wrześniu).

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 43 statki oraz średni postój statku — 70,4 godzin wobec 56,8 godzin w sierpniu br.

Ruch statków w miesiącu wrześniu rb. ilustruje szczegółowo następujące zestawienie:

	Przyszło		Wyszło	
Bandera	ilość	nrt.	ilość	nrt.
Polska	35	33.259	35	37.840
W. M. Gdańsk	3	2.350	3	2.350
Anglja	18	27.891	18	25.376
Danja	45	29.201	42	28.194
Estonja	8	4.031	8	4.031
Finlandja	18	20.024	16	18.632
Francja	2	1.610	2	1.610
Grecja	13	30.449	9	20.264
Holandja	8	5.628	9	6.957
Japonja	—	—	1	4.292
Łotwa	4	4.991	2	2.892
Niemcy	64	44.502	63	42.031
Norwegja	44	39.788	42	32.589
Rumunja	—	—	1	2.213
Stany Zjedn. Am. P.	6	18.961	5	13.793
Szwecja	98	66.296	101	68.162
Węgry	1	2.353	1	2.353
Włochy	11	33.808	8	24.282
Z. S. R. R.	—	—	1	2.261
Razem	376	365.142	367	342.122

Kolejność bander we wrześniu rb. ukształtowała się w sposób następujący: pierwsze miejsce zajęła bandera szwedzka, drugie — niemiecka, trzecie — norweska, czwarte — polska, piąte — włoska, szóste — duńska, siódme — angielska, ósme — grecka, dziewiąte — finlandzka, dziesiąte — amerykańska itd.

W miesiącu sprawozdawczym pewnemu niekorzystnemu przegrupowaniu uległa bandera polska z 2-go miejsca (w sierpniu) na 4-e miejsce (we wrześniu) na korzyść bandery niemieckiej, która zajęła jej dawne miejsce 2-gie; bandera norweska z 6-go miejsca (w sierpniu przesunęła się obecnie na 3-cie; bandera włoska z 8-go miejsca (w sierpniu) przesunęła się obecnie na 5-te; bandera duńska z 3-go miejsca (w sierpniu) przesunęła się obecnie na 6-te; bandera angielska z 5-go miejsca (w sierpniu przesunęła się obecnie na 7; bandera grecka z 11-go miejsca (w sierpniu) przesunęła się obecnie na miejsce 8-e i t. d. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Reprezentowane były bandery 19 państw.

Ruch pasażerów w związku z zakończeniem się sezonu wycieczek morskich uległ bardzo poważnemu zmniejszeniu. Przyjechało bowiem ogółem 191 osób wobec 3.197 osób w sierpniu br. Wyjechało 323 osoby wobec 2.604 osób w sierpniu br. Wśród osób, które przyjechały we wrześniu było: 169 osób z Anglji, 3 — z Danji, 13 — z Estonji, 1 — z Litwy, oraz 5 — ze Szwecji. Wśród osób, które wyjechały w miesiącu sprawozdawczym było: 10 osób do Anglji, 2 — do Argentyny, 33 — do Danji, 16 — do Finlandji, 7 — do Holandji, 4 — do Litwy, 4 — do Niemiec, 151 — do Stanów Zjedn. Am. P., 14 — do Szwecji, oraz 82 — do Z. S. R. R.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W III KWARTALE 1934 ROKU

Według informacji Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu w Gdyni natężenie ruchu budowlanego w mieście utrzymuje się ciągle na wysokim poziomie.

W III kwartale Komisarjat Rządu *udzielił 78 zezwoleń na budowę*, z czego w lipcu 17, w sierpniu 37 i we wrześniu 24. W kwartale II-gim rb. udzielono pozwoleń 98, a w kwartale III roku ubiegłego — 198.

Rozpoczęto budynków w kwartale III rb. 97, gdy w kwartale II rb. rozpoczęto budynków 77, a w kwartale III roku ub. — 196.

Jednak nie liczba budynków, lecz ich kubatura stanowi o ruchu budowlanym. Budynki rozpoczęte w III kwartale rb. wynosić mają ogółem 134 tysięcy m³, gdy rozpoczęte w II kwartale rb. budynki wynosić miały 70 tysięcy m³, a w III kwartale r. 1933 — 113 tysięcy m³. Widzimy więc, jak poważny jest wzrost budownictwa w kwartale sprawozdawczym.

W parze z kubaturą idą koszty budowy według kosztorysów. Koszty budowy wszystkich budynków rozpoczętych w III kwartale rb. wynosić mają 3.569 tysięcy złotych, gdy koszty budowy w kwartale II rb. wynosić miały 1.894 tysiące złotych, a w III kwartale r. 1933 — 3.179 tysięcy złotych.

Sytuację budynków rozpoczętych w III kwartale rb. ilustruje poniższe zestawienie:

Budynki stałe

	VII	VIII	IX	ogółem
liczba budynków ogółem	45	28	24	97
w tem mieszkalnych drewn.	4	1	2	7
mieszkalnych murow.	38	27	20	85
Kubatura — 1000 m³ — ogółem	48	31	55	134
w tem mieszkalnych drewn.	6	1	1	8
mieszkalnych murow.	42	30	54	126
Koszt budowy 1000 zł ogółem	1167	791	1599	3557
w tem mieszkalnych drewn.	73	25	29	127
mieszkalnych murow.	1094	766	1570	3430

Budynki prowizoryczne

	VII	VIII	IX	ogółem
liczba budynków ogółem	3	—	2	5
w tem mieszkalnych drewn.	2	—	1	3
mieszkalnych murow.	1	—	1	2
Kubatura m³ ogółem	417	—	435	852
w tem mieszkalnych drewn.	297	—	240	537
mieszkalnych murow.	120	—	195	315
Koszt budowy 1000 zł — ogółem	4	—	8	12
w tem mieszkalnych drewn.	3	—	4	7
mieszkalnych murow.	1	—	4	5

Zakończono budynków w kwartale III rb. 32, gdy w kwartale II rb. zakończono — 55. a w kwartale III roku ubiegłego — 16.

Kubatura budynków zakończonych w III kwartale rb. wynosi 46 tys. m³. gdy w kwartale II wynosiła 26 tysięcy m³, a w kwartale III 1933 roku — 17 tysięcy m³.

Koszt budowy według kosztorysów budynków zakończonych w III kwartale rb. wynosił 1.219 tysięcy zł, gdy w II kwartale rb. wynosił 769 tysięcy zł, a w kwartale III 1933 roku — 506 tysięcy zł.

Sytuację wykończonych budynków w III kwartale 1934 r. ilustruje poniższe zestawienie:

Budynki stałe

	VII	VIII	IX	ogółem
Liczba budynków — ogółem	20	3	9	32
w tem mieszkalnych drewn.	4	1	—	5
mieszkalnych murow.	16	2	9	27
Kubatura — 1000 m³ — ogółem	16	13	17	46
w tem mieszkalnych drewn.	2	1	—	3
mieszkalnych murow.	14	12	17	43
Koszt budowy 1000 zł — ogółem	433	325	461	1219
w tem mieszkalnych drewn.	59	10	—	69
mieszkalnych murow.	374	315	461	1150

Budynków prowizorycznych nie zakończono ani jednego.

Efekt budynków wykończonych w III kwartale wyraża się liczbą 95 mieszkań o 334 izbach mieszkalnych. — Izb niemieszkalnych powstało 172.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE W CIĄGU WRZEŚNIA B. R.

W miesiącu wrześniu urządzenia przeładunkowe przepracowały 9080 godzin 25 min. z zużyciem prądu KW/h 57808, przeładowano przytem 154.440 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie dźwigów bramowych, mostowych i półportalowych wyraża się liczbą 108,8%. W tymże miesiącu sprawozdawczym w roku 1933 wykorzystanie dźwigów wyrażało się liczbą 91,8%, czyli w miesiącu sprawozdawczym wzrosło o 17,0%.

OTWARCIE STACJI DERATYZACYJNEJ W PORCIE GDYŃSKIM.

W miesiącu wrześniu roku bieżącego została uruchomiona w Gdyni stacja deratyzacyjna dla odszczurzania i dezynfekcji statków.

Poprzednio czynności powyższe załatwiano z konieczności w porcie gdańskim i w portach zagranicznych, to też obecnie po uruchomieniu stacji deratyzacyjnej, port Gdynia uniezależnił się w zupełności od portów zagranicznych po myśli wymogów Międzynarodowej Konwencji Sanitarnej w Paryżu z roku 1926 i umieszczony został na międzynarodowej liście portów pełnowartościowych, to jest takich, które posiadają wszelkie urządzenia sanitarne oraz upoważnione są do wydawania wszystkich świadectw sanitarnych, jakie przewiduje wspomniana Konwencja Międzynarodowa. Stacja deratyzacyjna w Gdyni wchodzi w zakres działalności Urzędu Morskiego, a czynności swoje wykonuje pod nadzorem fachowym lekarza portowego w Gdyni p. dr. med. Zdzisława Teisseyre.

Pierwszą deratyzację przeprowadzono dnia 4 października b. r. na greckim statku „Chelatros" o pojemn. 2.214 t. r. n., z wynikiem bardzo dobrym.

PIERWSZA WŁOSKA LINJA REGULARNA W GDYNI.

Kilka dni temu otrzymano wiadomość, że włoskie towarzystwo okrętowe uruchamia w listopadzie nową linję regularną z portów Italji do Gdyni.

Nowoczesne statki tej linji są specjalnie dostosowane do przewozu owoców południowych oraz towarów kolonjalnych i przechodzą drogą od Sycylji do Gdyni w rekordowym czasie 10 dni. Statki będą chodziły co dwa tygodnie. Z Gdyni statki wychodzą przez Sztokholm i Goteborg. do Genui, Neapolu — a potem przez porty Sycylji, Catania. Messina. Palermo — powracają znowu do Gdyni.

W ten sposób nowa linja, dając Gdyni połączenia z portami Italji, może się również przyczynić do ułatwienia polskiego eksportu d Italji, a także i do portów Szwecji.

Pierwszy statek — „Frutta d'Italja" — „Owoc Italji" opuszcza Sycylję 12 listopada i jest oczekiwany w Gdyni 22 listopada.

Agentura tej linji w Gdyni została udzielona firmie Rummel & Burton.

NIEODPOWIADANIE PRZEZ FIRMY GDYŃSKIE NA ZAPYTANIE Z ZAGRANICY.

W ostatnich czasach ponownie podanem zostało do wiadomości Izby, iż z różnych państw interesujących się tranzytem przez port gdyński, napływają skargi na firmy prywatne w sprawie nieudzielania przez nie odpowiedzi na zapytania firm zagranicznych.

Tego rodzaju postępowanie, jak już niejednokrotnie wskazywała nasza Izba, wyrabia nieprzychylną opinję zagranicą o sprawności aparatu handlowego w naszym porcie. Wobec tego Izba uważa za swój obowiązek zwrócić ponownie uwagę poszczególnych firm i organizacyj gospodarczych na konieczność udzielania odpowiedzi na zapytania, skierowane do nich ze strony firm zagranicznych, nawet w takich wypadkach, gdy nie przedstawia się możliwości zawarcia transakcji. Udzielanie odpowiedzi jest aktem kurtuazji, ściśle przestrzeganym zagranicą, jest więc rzeczą godną ubolewania, że niektóre firmy gdyńskie nie przejawiają dążności do utrzymania należytego poziomu w swych stosunkach z zagranicą.

ODWOŁANIE RZECZOZNAWCY IZBOWEGO.

Z dniem 10 października br. Prezes Izby odwołał p. Leonarda Hybichowa ze stanowiska zaprzysiężonego rzeczoznawcy od miary, wagi i ilości towarów oraz prób cukru, melasy i nawozów sztucznych.

WZROST ZNACZENIA KANAŁU PANAMSKIEGO I UDZIAŁ GDYNI W PIERŚCIENIU LINJOWEJ ŻEGLUGI DOOKOŁA ŚWIATA

W pierwszem półroczu 1934 r. przeszły przez kanał Panamski w obie strony 2882 statki morskie z 14,830,000 n. t. r. ogólnej pojemności ładunkowej wobec 2288 statków z 11,515,000 n. t. r. pojemności w odpowiednim okresie roku poprzedniego. Wzrost ruchu więc jest bardzo znaczny i sięga 29%. W pierwszem półroczu rekordowego co do ruchu w kanale roku 1929, tonaż który przeszedł przez kanał, wyraził się liczbą 15,105,00 n. t. r., czyli zaledwie ok. 2% większą od tegorocznej.

Ruch towarowy w porównaniu do roku poprzedniego wzrósł jeszcze bardziej: z 9,486,000 t. na 13,041,000 t., czyli o 37.5%. Jednakże do rekordowej liczby towarów, które przeszły w pierwszem półroczu 1929 r. — 15,834,000 t. brakuje jeszcze 21%.

Porównanie tego znamiennego wzrostu ruchu w kanale ze słabym wzrostem ruchu w kanale Suezkim, który nawet ustał w kierunku wyjściowym z Europy latem r. b. oraz porównanie z ogólnym powolnym wzrostem ruchu w międzynarodowej żegludze wskazuje, że kanał Panamski jest wybitnym wyjątkiem in plus z ogólnego bardzo powolnego dźwigania się ruchu okretowego na całym świecie z depresji, w jakiej się ruch ten znajduje.

Niewątpliwie znaczenie kanału Panamskiego, jako drogi handlu światowego, wzrasta właśnie obecnie, w okresie zaczynającej się poprawy. Zjawiskiem przedtem nieznanem w ruchu kanału są wielkie linjowe statki towarowe, wykonywujące podróż okrężną dookoła świata i korzystające z przejścia przez kanał. Na razie towarzystw wykorzystujących kanał w takiem okrążaniu w żegludze linjowej globu ziemskiego biorą trzy towarzystwa: dwa amerykańskie — Dollar Line i Silver Line i jedno duńskie: Kompanja Wschodnio - Azjatycka. Ponieważ część statków tego ostatniego towarzystwa, udziałujących w tej „nieskończonej" żegludze (wszystkie statki idą w jedną stronę) będzie niewątpliwie zawijać do Gdyni, przeto wypada ich drodze poświęcić nieco uwagi.

Początkiem podróży liczy się Shanghaj skąd statek udaje się przez Hong-Kong, Singapore, Port Said do Europy, docierając do Kopenhagi i w razie posiadania dostatecznej ilości ładunku, również do Gdyni, która może się stać w ten sposób końcowym portem w Europie tej linji „naokołoświatowej". Z Bałtyku statek udaje się przez porty Północnego morza w kierunku Ameryki i kanału Panamskiego i kończy podróż w Shanghaju.

Wschodnio Azjatyckie Towarzystwo w Kopenhadze już wyznaczyło do nowej linji pięć swoich największych motorowców. Rozpoczął już podróż m. s. „Java" dobrze

znany w Gdyni, który podobnie jak ms. „Danmark", inny statek tejże linji, przywoził już do Gdyni partje nasion oleistych z Dalekiego Wschodu.

Nie jest dziełem przypadku, że przy dostatecznym ładunku Gdynia zostaje całkowicie wciągnięta do tego pierścienia żeglugi linjowej naokoło świata, a nawet się prawdopodobnie stanie końcowym portem linji na jej „odnodze" europejskiej: porty polskie stanowią bowiem najdalej wgłąb lądu euroazjatyckiego od zachodu wciągnięty wielki kompleks portowy, łączący się jak doskonałą komunikacją kolejową ze środkową i wschodnią Europą, tak i gęstą siecią połączeń okrętowych z innemi portami Bałtyku. Dla Gdyni nowa linja może otworzyć znakomite perspektywy, łącząc w sobie jakby dwie linje — amerykańską i Dalekiego Wschodu i stwarzając dla nas drugie połączenie z Ameryką Środkową.

Zbyteczne nadmieniać że podróż linjowa naokoło świata via kanał Panamski możliwa jest tylko przy pomocy motorowców, które w stanie są przebyć bezmiar wód Pacyfiku nie tracąc niemal nic w swej ładowności na rzecz paliwa, umieszczonego w podwójnem dnie statku, nie mówiąc już o oszczędnościach eksploatacyjnych na milę przebytej drogi.

AMSTERDAM PLANOWO WZMACNIA SWĄ KONKURENCYJNOŚĆ.

Konkurencja między portami Północnego morza, jak wiadomo, ma charakter ostry, gdyż te porty — ośrodki rozdzielcze dla towarów — leżą blisko siebie. Konkurują tu ze sobą nietylko wielkie porty, leżące w różnych państwach, lecz również porty należące do jednego państwa, jak np. Amsterdam i Rotterdam, Hamburg i Brema, Antwerpja i Gandawa.

Godne są uwagi wysiłki Amsterdamu, czynione dla utrzymania się na poziomie wielkich portów północno-morskich. Amsterdam konkuruje w pierwszym rzędzie z Rotterdamem, w drugiej linji z Antwerpją i portami Niemiec. Dzięki kanałowi Ymuiden, zaopatrzonemu od strony morza w największą w Europie śluzę okrętową, stołeczny port Holandji jest łatwo dostępny dla największych okrętów. W przeciwieństwie do Rotterdamu, mającego przewagę masowych towarów i tranzytowego ruchu mniej wartościowych towarów, Amsterdam skupia u siebie przeładunek drobnicy i towarów kolonjalnych. Obecnie Amsterdam trzyma się wzoru Antwerpji, która się rozwinęła znakomicie właśnie jako port linjowej żeglugi, wykonywującej w tym porcie przeładunki wartościowych towarów, a która linje regularne zawsze silnie popierała.

Władze miejskie Amsterdamu wniosły obecnie na zatwierdzenie Siedmiu Prowincyj nową taryfę portową, która ma być ważna od 1 stycznia 1935 r. i częściowo obejmuje zmiany opłat do roku 1938.

Wszystkie opłaty nowej taryfy są znacznie niższe od taryf działających obecnie. Dla statków, częściej zawijających do portu, wyznaczone są na nadchodzące trzechlecie następujące zniżki:

	Na rok 1935	na rok 1936	na rok 1937
od 3-ej do 5-ej podróży	10%	7%	3%
od 6-ej do 10-ej podróży	15%	10%	5%
począwszy od 11-ej podróży	20%	15%	7%

Stopniowe zmniejszenie się zniżek w ciągu trzechlecia świadczy jak o optymistycznych nadziejach na osłabienie kryzysu, tak i o tem, że wysoka zniżka dla regularnej żeglugi, odsetkowo ujęta od opłat i tak już znacznie zniżonych, jest w wymiarze przyjętym dla roku 1935 zniżką wybitnie deficytową.

RUCH OKRĘTOWY W PORTACH CHIN ZNACZNIE SIĘ ZMNIEJSZA

W ostatnich dwu latach ruch statków w portach Chin bardzo znacznie się zmniejszył. W r. 1930 w żegludze zagranicznej przeszło przez porty chińskie 50.239.000 n. t. r. statków, w r. 1931 — 51.574.000 n. t. r., w r. 1932—44.454.000 n. t. r., w r. 1933—40.984.000 n. t. r. Wśród bander statków, zawijających są poważne przesunięcia: udział tonażu japońskiego spadł z 16.177.000 t. w roku 1931 na 6.657.000 t. w r. 1933; inne bandery zmniejszyły swój udział nieznacznie, lub nawet lekko zwiększyły go (statki norweskie, duńskie).

Na czele ruchu kroczy Shanghai z 17 milj. n. t. r., co stanowi 43,7% całkowitego ruchu portów chińskich w r. 1933.

RUCH STATKÓW W ANTWERPJI W MIES. WRZEŚNIU B. R.

W ciągu września zawinęło do portu w Antwerpji 908 statków o łącznej pojemności 1.770.779 t. r. n. W tym samym miesiącu roku ubiegłego zawinęło do portu 810 statków o łącznej pojemności 1.618.392 t. r. n.

Podział statków według bander przedstawiał się w sposób następujący: Anglja — 258 statków, Niemcy — 179 statków, Holandja — 135 statków, Norwegja — 66 statków, Francja — 46 statków, Belgja — 44 statki, Danja i Szwecja po — 42 statki, Ameryka — 15 statków, Grecja — 13 statków, Włochy — 11 statków, Finlandja — 10 statków, Japonja — 7 statków, Jugosławja, Portugalja, Rosja — po 6 statków, Łotwa — 4 statki, Hiszpanja — 3 statki, — Austrja, Brazylja, Litwa, Panama, Polska — po 2 statki i Estonja, Węgry, Islandja, Rumunja i Tunis — po 1 statku.

RUCH STATKÓW W ROTTERDAMIE WE WRZEŚNIU BR.

W ciągu miesiąca września zawinęło do portu w Rotterdamie oraz szeregu mniejszych portów z nim połączonych 1113 statków o łącznej pojemności 1.848.137 t. r. n. W tym samym miesiącu roku ubiegłego zawinęło statków 1139 o łącznej pojemności 1.738.110 t. r. n.

Od początku roku do września włącznie zawinęło statków 10.417 (w roku zeszłym — 9.605) o łącznej pojemności 16.787.352 t. r. n. (w roku zeszłym — 15.392.534 t. r. n.)

Wiadomości celne, importowe i eksportowe

STOSUNKI HANDLOWE POLSKI Z MARSYLJĄ.

Marsylja może wchodzić w rachubę jako rynek bezpośredniego lub pośredniego zbytu towarów polskich w następujących wypadkach:

1) eksportu towarów polskich do Południowej Francji, który jest poważnie utrudniony z powodu ograniczeń kontyngentowych, stosowanych we Francji wchodzi więc w tym wypadku w rachubę eksport w ramach kontyngentów oraz tych niewielu artykułów, których te ograniczenia nie dotyczą, jak naprzykład klepek do beczek, raków, dziczyzny itd.;

2) eksportu do kolonij francuskich poza północno-afrykańskich, a przedewszystkiem do Francuskiej Afryki Zachodniej, Kamerunu, Madagaskaru, Indochin i innych. Pośrednictwo francuskich domów eksportowych, posiadających swe faktorja w tych kolonjach wydaje się wskazane, biorąc pod uwagę organizację eksportu na te rynki. M. i. ważne jest ze względu na organizację eksportu polskiego w chwili obecnej, że domy tego rodzaju płacą za towar zazwyczaj po przedłożeniu dokumentów załadowania, podczas gdy słabo rozwinięty zresztą handel bezpośredni opiera się na długoterminowych kredytach:

3) w zakresie aprowizacji okrętów, która nie podlega ograniczeniom kontyngentowym. W tym wypadku należy wziąć pod uwagę, że w r. 1933 przejechało przez port marsylijski 667.691 osób, a pojemność statków na wejściu i wyjściu razem wynosiła — 29,669,123 ton. Głównie wchodzą w rachubę wędliny i konserwy mięsne oraz ewentualnie sery.

Należy skonstatować, że firmy marsylijskie, szczególnie biorące udział w handlu z kolonjami francuskiemi poza północno-afrykańskich, okazują coraz żywsze zainteresowanie w kierunku nawiązania stosunków z polskimi eksporterami.

Jeśli chodzi o przywóz towarów polskich do Marsylji, to przedstawiał się on następująco w ciągu 7-miu pierwszych miesięcy 1934 roku (dane te obejmują towary, które weszły za pośrednictwem marsylijskiego biura celnego do obszaru celnego Francji lub zostały złożone w magazynach marsylijskich):

kiełbasy suche	200 kg.
dziczyzna	7.000 „
szczecina	400 „
inne produkty i odpadki zwierzęce	100 „
groch	24,500 „
fasola	318,000 „
soczewica	16,300 „
nasiona	50,800 „
cukier nierafinowany	4,888,800 „
smoła drzewna	31,900 „
drzewo	302,100 „
klepki do beczek	275,200 „
korzenie, trawy, kwiaty i liście	6.000 „
kora dla celów garbarskich	500 „
grzyby	100 „
cynk	24,100 „
parafina	69.400 „
dykty	23,400 „
worki jutowe, importowane napełnione	8,700 „
węgiel	3,675,700 „

Powyższe dane statystyczne nie wskazują na rolę Marsylji jako pośrednika w wymianie towarowej Polski z kolonjami francuskiemi poza północno-afrykańskiemi, która jest dopiero w trakcie poważniejszego rozwoju i przybiera charakter stały. W tym rodzaju handlu towary są zazwyczaj kupowane przez firmy marsylijskie, lecz ekspedjowane bezpośrednio z Gdyni lub Gdańska do odnośnych kolonij. Kwestja ta wymaga jednakże dłuższego czasu, by można było uzyskać wyniki widoczne, gdyż firmy marsylijskie pracują zazwyczaj w sposób następujący:

Próbki otrzymane od eksporterów europejskich dom handlowy wysyła wraz z odpowiedniemi informacjami do swych faktoryj w poszczególnych kolonjach. Faktorja te informują następnie centralę, czy towar nadaje się do zbytu i w jakich ilościach istnieje zapotrzebowanie. Dopiero wówczas może być mowa o udzieleniu zamówienia eksporterowi europejskiemu przez centralę ze zleceniem wysłania towaru do wskazanego portu w kolonjach.

Do Marsylji towary polskie są przewożone głównie bezpośrednio z Gdyni — Gdańska na statkach towarzystwa „Svenska Lloyd“ lub „Sloman Jr.“ oraz z przeładunkiem w Kopenhadze na statkach „Det Forenede Damskibs Selskabs“. Najszybciej transport odbywa się na statkach „Żeglugi Polskiej“ z przeładunkiem w Antwerpji lub Rotterdamie.

NOWE PRZEPISY DEWIZOWE W BRAZYLJI.

W dn. 10 września r. b. rząd brazylijski wydał nowe zarządzenie o częściowem zniesieniu restykcyj dewizowych, wobec czego obrót dewizami, poczynając od powyższej daty, będzie podlegał następującym przepisom:

przy eksporcie:

Eksporterzy wszelkich artykułów eksportu brazylijskiego, oprócz kawy, zostali całkowicie zwolnieni od restrykcyj i obowiązków odstępowania dewiz Bankowi Brazylijskiemu po kursie przymusowym. Eksporterzy kawy podlegają nadal restrykcjom, w myśl których zostali oni zobowiązani do odstępowania Bankowi Brazylijskiemu, po kursie przymusowym, równowartość fr. fr. 155 od worka kawy (60 kg.), natomiast mają prawo dowolnego dysponowania nadwyżką w uzyskanej cenie, co wynosi około 13%.

przy imporcie:

Importerzy, którzy do daty 10 b. m. dopełnili odprawę celną i zgłosili zapotrzebowanie na dewizy, otrzymają z Banku Brazylijskiego pełne pokrycie po kursie oficjalnym, stosownie do obowiązujących dotychczas przepisów. Pokrycie natomiast za artykuły importu, nieodebrane z cła, wzgl. niezgłoszone do przydziału dewiz w powyższym terminie, będzie przydzielone z ramienia Banku Brazylijskiego, w wysokości 60% na podobnych warunkach jak dotychczas, pod względem kolejności przydziału i klasyfikacji. Pozostałe 40% pokrycia będą zmuszeni importerzy nabywać po kursie t. zw. „wolnym“ i wpłacać do odnośnych banków, w terminie płatności zobowiązań na rzecz dostawców zagranicznych.

Pokrycie należności zagranicznej z tytułu importu będzie przedstawiało się obecnie, jak następuje:

Dewizy z ramienia Banku Brazylijskiego — 60% (kurs 1 fr. fr. = Rs. 0,795).

Dewizy nabyte po kursie „wolnym“ — 40% (kurs 1 fr. fr = Rs. 1.005).

Część dewiz z ramienia Banku Brazylijskiego otrzym dostawca zagraniczny z opóźnieniem, po bnie jak dotychczas, w zależności od terminu przydziału, pozostałą zaś częścią dewiz będzie mógł dysponować we właściwym terminie płatności.

Omawiane zarządzenie faworyzuje w znacznym stopniu eksport brazylijski i wydatnie ułatwia konkurencję na rynkach zagranicznych; import natomiast zostaje obciążony różnicą kursową w wysokości około 10%, jaka wynika pomiędzy kursem Banku Braz. a t. zw. kursem „wolnym“ co wpłynie na zdrożenie artykułów importowych na rynku brazylijskim.

PRZYDZIAŁ DEWIZ W NIEMCZECH.

Według nowego okólnika Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung, dotyczącego wykonania nowych zasad przydziału dewiz na import towarów, władze dewizowe I instancji (Devisenstellen) nadal są kompetentne w sprawach tranzytu, należytości agentów, komisjonerów i spedytorów, w sprawach obrotu złota (z wyj. importu tegoż), w sprawach kosztów ubocznych przy obrocie towarowym (z wyjątkiem powstających bezpośrednio przy tranzakcjach przywozowych), wreszcie w sprawach popierania eksportu.

Pozatem kompetencja Devisenstellen zostaje utrzymana w obrocie towarowym z Rosją i z terytorjum Saary, oraz dla pewnych importów drobnego znaczenia (niżej 25. — RM. wartości.)

Zezwolenia na tranzakcje wymienne i rozrachunkowe pozostają nadal w zakresie kompetencji Devisenstellen, jednak od 24 września br. muszą importerzy wnioski o zapłatę towaru importowanego w drodze interesu wymiennego wzgl. rozrachunkowego, wnosić do urzędu nadzoru (Ueberwachungsstelle) właściwego dla odnośnego towaru. Urzędy Nadzoru odstępują sprawy, ze swoją opinją, władzy dewizowej. Przy towarach, podległych zakazowi przywozu lub gospodarce monopolowej musi być dołączona uwaga, że firma importująca jest w posiadaniu zezwolenia zakupu. Władza dewizowa, w razie opinji przychylnej Urzędu Nadzoru, może wydać zezwolenie na daną tranzakcję wymienną lub kompensacyjną o czem zawiadamia Urząd Nadzoru. Jeśli Urząd Nadzoru podniósł jakieś zarzuty, zezwolenia z reguły się odmawia.

Dla zobowiązań towarowych, płatnych przed 24 września, bez względu na to, kiedy towar przyszedł wzgl. przyjdzie, są nadal właściwe Devisenstellen. Dla zapłaty zaległych zobowiązań z tytułu importu, płatnych w efektywnych dewizach, przewiduje się w przyszłości jednolitą regulację.

P. I. E.

DOSTAWY TOWARÓW POLSKICH DO PORTUGALJI.

Wprowadzone w Portugalji zmiany stawek celnych wywołały konieczność kierowania transportów morskich z Polski do

Portugalji statkami tych krajów, które posiadają uprawnienia takie, jak statki portugalskie. Zrównanie traktowania bandery mają zapewnione: Anglja, Francja, Norwegja, Włochy i Holandja. Towary przewożone na statkach tych krajów, korzystają z 8% zniżki od stawek portugalskich taryfy celnej. Pozatem statki te korzystają ze zniżonych opłat portowych, co również wpływa na wysokość frachtu. Korzystanie z linij okrętowych tych państw zapewni towarom polskim tańszy transport i opłacanie niższego cła.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU FORNIERÓW W SYRJI.

Oprócz fornierów z drzewa egzotycznego i południowo - europejskiego rynek syryjski importuje forniery dębowe i jesionowe. Pozatem istnieje zainteresowanie przywozem fornierów olchowych.

Używane są forniery dębowe następujących gatunków:

1) cięte „sur dosse", barwy jasnej z drzewa zdrowego, bez wadliwych sęków oraz szpar, szerokości 45—70 cm., długości 200—250 cm., grubości 8/10, 10/10, 15/10 mm. Cena towaru francuskiego i włoskiego wynosi Frs. 2,25—2,50 za 1 m² cif Bejrut. Zapotrzebowanie obliczane jest na około 5000 m² rocznie; 2) cięte „sur quartier": a) gatunku „peu mouchete" wyżej podanych wymiarów. Cena tych fornierów wynosi Frs. 2,75—3,— za 1 m²; b) gatunku „mouchete I-er choix" w cenie Frs. 2,75—3, najwyżej Frs. 4.— za 1 m². Zapotrzebowanie tych gatunków wynosi rocznie koło 2000 m².

Forniery olchowe dotychczas nie były sprowadzane, obecnie jednak wytwórnie mebli mają zamiar posługiwać się takiemi fornierami dla wzmocnienia przerabianych dykt olchowych. Pożądane są wymiary następujace: szerokość jaknajwieksza, długość od 190 cm. wzwyż, grubość 8/10, 10/10, 15/10, 20/10 mm.

Forniery jesionowe są przywożone z Francji, Włoch i Austrji wymiarów takich, jak forniery debowe cięte w cenie Frs. 3—6 za 1 m². Zapotrzebowanie tego gatunku wynosi rocznie około 1000 m².

P. I. E.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 DO 27 WRZEŚNIA 1934 R.

ALGIER. Zabroniony został import ziemniaków sadzeniaków pochodzenia niemieckiego.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK. Wprowadzony został przymus znakowania krajem pochodzenia importowanych lalek; znak winien być umieszczony na widocznem miejscu, tak, by przy ewentualnej kontroli, mógł być natychmiast zauważony.

BELGJA. Projektowane jest wprowadzenie opłaty importowej od koksu, której wysokość ma być następująca: 10 fr. od 1 tony koksu sprowadzanego dla celów przemysłowych i 15 fr. od tony dla domowego użytku.

Stosownie do zarządzenia z dnia 4. 9. 34 r., wprowadzającego obostrzoną kontrolę przywozu koni, należy przy imporcie przedkładać dokumenty transportowe, ustalające w sposób niezbity pochodzenie zwierząt. Przywóz z krajów Europy Wschodniej jest dopuszczalny jedynie przez urzędy celne w Montzen i Herbestahl oraz porty morskie Antwerpji i Zeebrugge. Konie importowane, nieprzeznaczone na rzeź, poddaje się maleinizacji i innym próbom nakazanym przez urząd weterynaryjny, conajmniej w 48 godzin po wprowadzeniu zwierząt do stajni kwarantanny. W Montzen i Herbestahl odbywa się maleinizacja co poniedziałek, następnie konie poddane są obserwacji przez przepisany okres czasu. Załadowanie do jednego wagonu lub na dno okrętu koni rzeźnych i handlowych razem jest zakazane. W razie nieprzestrzegania tego przepisu konie rzeźne podlegają również maleinizacji.

W związku z wprowadzonemi w dniu 19. 8. 34 r. kontyngentami na wyroby wełniane, należy zaznaczyć, że berety z poz. 607 i 608 tar. celnej belgijskiej (wyroby dziane) podlegają ograniczeniom kontyngentowym, natomiast berety inne clone wg. poz. 617 są wolne od kontyngentów. Za podstawę wymiaru kontyngentów przyjęto 60% przywozu w roku 1933. Importerzy mogą jednak wykazywać się przy uzyskiwaniu pozwoleń importowych dowodami przywozowemi również z r. 1932 i 1931.

CYPR. Rozporządzeniem z dnia 31 sierpnia roku 1934, wprowadzono ograniczenia dotyczące nabywania sody i potasu kaustycznego. Dozwolona ilość do nabycia wynosi 100 kg dla farbiarni i 300 kg dla fabryk produkujących mydło.

FRANCJA. Dekretem z dnia 15 września 1934 r. przyznana została Polsce minimalna stawka celna na konfekcję męską i dla chłopców importowaną w ramach kontyngentu w wysokości 88.333 kg. Przywóz winien być dokonywany przez komory celne: w Paryżu, Strasburgu, Marsylji lub Algierze.

HOLANDJA. Przy wywozie ziemniaków udzielane są przez Monopol Rolniczy premje wywozowe.

IRLANDJA. Z dniem 12 września 1934 r. weszła w życie nowa stawka celna na sznury, liny itp. w wysokości 40% ad valorem. Rozporządzeniem z dnia 18 września 1934 r. wprowadzono zakaz importu obuwia.

MEKSYK. Dekretem z dnia 11 lipca 1934 r. wprowadzone zostały zmiany cła na filmy.

RUMUNJA. Dekretem z dnia 19 września wprowadzono skontyngentowanie importu całego szeregu towarów, jak również podwyższono opłaty licencyjne od już skontyngentowanych towarów. Nowe kontyngenty obejmują głównie mydła, perfumerje i zabawki. Podwyżka opłat licencyjnych dotyczy głównie ryb i konserw rybnych, jak również skór wszelkiego rodzaju. Nowemu skontyngentowaniu podlegają następujące pozycje taryfy celnej rumuńskiej: 242, 243, 244. 245, 333, 341, 489, 504, 810, 953, 1178, 1179, 1180, 1327, 1343, 1491, 1492. 1493, 1494, 1495, 1496, 1497. 1498, 1499, 1500, 1501, 1502, 1503, 1504 i 1757.

Podwyżka opłat licencyjnych dotyczy następujących pozycyj: 46—1500 Lei, 47—1000; 48—1500; 49—1500; 50—2500; 51—1500; 53—2500; 55 śledzie 600; 54—2500; 73a—1500; b—200; 75a—1500; b—2500; 76a—2500; b—3500; 77a—5000; b—6500; 78a—6500; b—7500; 79a—20000; b—20000; 80a—30000; b—3000; 93a—10000; b—12000; 95—12000; 97—10.000; 98—10000; 100—10000; 289—400; 403a—500; b—600; poz. 524 — tkaniny bawełniane bielone — 50% więcej niż niebielonych; poz. 525 tkaniny bawełniane, farbowane — 65% więcej niż

od niebielonych; poz. 526—80% niż od niebielonych; poz. 527—100% więcej; poz. 531a) 1400; b) — 1800; c) — 2200; d) 2700; 532a—1800; b)—2200; c)—2800; d)—3200; 980a)—800; b) 900; c) — 1600; d) 3200; 98a) 900; b—1100; c) 1900; d) 3800; 1089a)—300; b) 200; 1095—200; 1103a) — 150; b)—200; c)—250; d)—250; 1104 — 20% dodatkowej taksy do pozycyj 1105; 11181a — 500; b)—600; c)—700; 1342a) 60; b)—80; c)—80; 1424a)—600; b)—1200; 1768a) biel cynkowa — 200; 1770a) 200.

Opłaty licencyjne od nowoskontyngentowanych artykułów wynoszą: poz. 242—800; 243—1000; 244 — 1600; 245—3000; 333—500; 341a—500; b)—1000; 489—30; 504—30; 810—200; 953a)—200; b)—300; c)—400; 1178—1200; 1179—1200; 1180—1200; 1327—200; 1343a)—300; b)—300; c)—300; 1491—25.000; 1492—25000; 1493—25000; 1494—25000; 1495a)—25000; b)—25000; 1496—25000; 1496 — 25000; 1498a) — 25000; b) — 25000; 1499a) —25000; b)—25000; 1560—25000; 1757—30000 lei od 100 kg.

TURCJA. Nowe przepisy dewizowe przewidują, że banki nie mogą bezpośrednio przydzielać dewiz. Wnioski, które są do nich kierowane, muszą być przekazywane do Banku Centralnego.

WŁOCHY. Rada Ministrów powzięła uchwałę, w myśl której wprowadzany może być system pozwoleń przywozowych wobec krajów, utrudniających przywóz towarów włoskich.

Możliwości handlowe i eksportowe

Solidna firma w Pradze pragnie objąć przedstawicielstwa na cały szereg artykułów. E/23721/21/Ch.

Firma reprezentacyjna na Madagaskarze zajmie się zastępstwem interesów polskich firm eksportowych. E/23712/21/Ch.

Firma francuska poszukuje przedstawicielstwa polskich eksporterów słupów telegraficznych na Pol. Francję. P/23228/40/MM.

Firma belgijska interesuje się importem klepek i beczek rozwartych. P/23267/40/MM.

Firma syryjska interesuje się importem z Polski fornierów dębowych i olchowych. P/23345/40/MM.

Firma niemiecka poszukuje dostawcy skrzyń dyktowych z Polski w celach reeksportu do krajów zamorskich. P/23502/40/MM.

Firma w Melbourne (Australja) interesuje się zakupem wszelkich artykułów, które mogą być sprzedawane w sklejach „łańcuchowych". P/22363/21/Sz.

Firma angielska pragnie sprowadzać gąbki druciane. P/22140/59/Sz.

Firma norweska interesuje się nawiązaniem kontaktu z polskiemi wytwórniami artykułów rybackich. P/23900/59/Sz.

Firma szwedzka interesuje się importem artykułów wełnianych w rodzaju pulowerów dla pań i panów oraz pończoch sportowych, w gatunku dobrym i średnim. Przedstawiciel firmy gotów jest przyjechać do Polski. P/23088/64/M.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Sprawy komunikacyjne

WĘGIEL POLSKI NA RYNKU WŁOSKIM UWAGI O TRANSPORCIE.

Wysokie stawki opłat przewozowych kolei czechosłowackich do niedawna stanowiły poważną zaporę dla ekspansji węgla polskiego w południowej Europie. W bieżącym roku, dzięki sprzyjającym okolicznościom obrał sobie węgiel inną drogę na południe, z pominięciem Czechosłowacji, mianowicie drogę morską przez Gdynię. Stan ten wywołał ostrą reakcję ze strony opinji publicznej w Czechosłowacji, która nawet domagała się cofnięcia wszelkich udogodnień, zawartych w Czechosłowacko-Polskiej Taryfie Portowej. Należało jednak wziąć wówczas pod uwagę, że częścią tych transportów kierowała pewna firma z Bratisławy, a więc czechosłowacka. Jednak przykłady analogicznych wypadków okrężnych transportów spotykamy właśnie w Czechosłowacji. Nie dalej, jak dwa lata temu, transportowano cukier z Czechosłowacji do Strasburga Dunajem, przez Brailę, morzem Śródziemnem do Rotterdamu, poczem Renem. Jęczmień z Czechosłowacji do Bazylei obrał sobie drogę Łabą i Renem. W obu wypadkach droga okrężna kalkulowała się taniej, niż bezpośrednia.

Droga węgla polskiego przez Gdynię do południowej Europy kalkuluje się taniej, niż przez koleje czechosłowackie, zwłaszcza z chwilą, obniżenia stawki kolejowych opłat przewozowych ze Śląska do Gdyni, z dniem 19 maja rb. do zł 4,20 za 1000 kg.

Koszt transportu przedstawia się następująco:

I. Droga lądowa		zł za 1 tonę
Kopalnie — Budapeszt		40,40
II. Droga morska:		
Kopalnie — Gdynia	4,20	
Przeładunek	1,35	
Fracht morsko-rzeczny Gdynia — Budapeszt (pengo 19,50 po kursie z dn. 16. 8. rb. 100 P.=zł 120.—	23,40	28,95
		11,45

Różnica za 1 tonę wynosi zatem zł 11,45 na korzyść drogi morskiej.

Przyjrzyjmy się teraz cyfrom eksportu węgla przez Gdynię i Gdańsk za okres od sty-

czenia do sierpnia r. 1934 i 1933 do niżej wymienionych państw w tonach:

	I.—VIII. 1934	I.—VIII. 1933
Włochy	889.265,4	572.830.0
Jugosławja	34.953,—	5.543,—
Rumunja	16.360,—	—

Zatem w r. 1934 przewieziono o 362.205,4 ton więcej przez porty do krajów na południu Czechosłowacji, niż w r. 1933. Procentowo wzrósł ogólny eksport polski węgla do Włoch, Austrji, Węgier i Jugosławji łącznie w porównaniu z r. 1933 o ca 30% — natomiast eksport do tych państw tylko przez porty polskie wzrósł o ca 63%. Należy wyjaśnić, że cyfra węgla wyeksportowanego przez Gdynię do Rumunji oznacza węgiel przeznaczony dla Węgier i Jugosławji.

W obliczu strat, poniesionych przez ucieczkę transportów węgla polskiego z drogi bezpośredniej lecz drogiej przez Czechosłowację na drogę okrężną, lecz tańszą, morską — koleje czechosłowackie widziały się zmuszone do zmiany swego nieustępliwego dotąd stanowiska w dziedzinie taryf i obniżyły z dniem 15. bm. stawki dla węgla polskiego, przeznaczonego do Włoch.

Dotychczasowa stawka wynosiła z kopalni polskich przez Breclaw st. hr. (granica austrjacka) do Tarvis (granica włoska) hč 449 + gr. austr. 181, a do San Candido hč 449 + gr. austr. 196; z dniem 15 października obowiązują w ramach Austrjacko-Polskiej Taryfy Związkowej następujące łączne stawki z kopalni do: Tarvis groszy austr. 214, a do San Candido gr. austr. 244. Stawki rozumieją się za 100 kg. Stawki za koks nie zostały obniżone.

Niewątpliwie ulgi te przyczynią się do dalszej ekspansji węgla polskiego we Włoszech. której grozi wzmożona konkurencja węgla angielskiego.

Zaznaczyć przytem wypada, że w rokowaniach handlowych z Włochami Anglja na pierwsze miejsce wysuwa żądania przyjęcia swego węgla w zamian za produkty włoskie. — Obok Anglji konkurują na rynku węglowym włoskim Niemcy, a od niedawna Sowiety. Te ostatnie dostarczają antracyt na podstawie umowy, zawartej przez przedstawicielstwo handlowe Z. S. R. R. w Medjolanie.

W niedalekiej przyszłości będzie można zatem stwierdzić, jaki wpływ wywarły ulgi kolejowe czechosłowacko - austrjackie na wzmożenie transportu węgla drogą lądową oraz na jego siłę ekspansywną na rynku włoskim.

Należy dodać wreszcie, że wzmaganie się transportów węgla przez Gdynię do Budapesztu i Wiednia wpłynie niewątpliwie na obniżenie kosztów transportu kolejowego również do Węgier i Austrji.

E. W.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

MAKLERSTWO ŚLEDZIOWE W GDYNI I GDAŃSKU.

Wzrastający import śledzi przez Gdynię, wyłonił nowy, dotychczas nieznany na tutejszym terenie, dział handlowy, mianowicie maklerstwo śledziowe, ogólnie zwane komisjonerstwem śledziowem.

Aczkolwiek niezawsze pośrednik jest pożądanym czynnikiem przy zawieraniu tranzakcyj handlowych, to jednak w handlu śledziowym ze względu na specyficzne warunki jakie w handlu tym istnieją oraz różnorodność gatunków śledzi jak również dużą rozpiętość cen, współpraca maklera jest chętnie widziana. Handel śledziowy wymaga dużej rutyny i znawstwa towaru, a co za tem idzie, wymaga przy zakupie większych partyj poświęcenia dużo czasu i uwagi przez kupującego przy odbiorze towaru. W tej właśnie czynności wyręcza kupca prowincjonalnego makler wzgl. komisjoner; on bowiem, poświęcając cały swój czas i aparat organizacyjny tej branży, jest szczegółowo poinformowany o posiadanych przez poszczególnych importerów partjach, co daje jemu możność wybrać odnośnemu reflektantowi towar, jaki właściwie potrzebuje. Mając więc od kupca w kraju zlecenie na kupno różnych gatunków śledzi, może makler skompletować ładunek wagonowy z kilku mniejszych partyj, zakupionych u różnych importerów wzgl. towarzystw połowu, czynność ta znacznie obniża koszty transportu.

Ważne zadanie ma również makler w razie dyferencji lub sporów kupca z importerem; tu makler jest czynnikiem łagodzącym, gdyż, jako znawca towaru i warunków handlu śledziowego, łatwo znajdzie bezstronne rozwiązanie spornych kwestyj.

Wielu maklerów śledziowych wysyła co pewien czas komunikaty, informując swych stałych klijentów o ogólnej sytuacji na rynku śledziowym.

Dla tych dogodności kupiec śledziowy w kraju chętnie korzysta z usług maklera, gdyż za prowizję, którą otrzymuje makler, ma on dużo korzyści.

Prowizja, płacona w tym dziale handlowym, ustala się indywidualnie a z powodu braku zasadniczych zwyczajów handlowych w Gdyni, reguluje się na zwyczajach, stosowanych w Gdańsku i innych zagranicznych ośrodkach handlu śledziowego. Praktykowa-

ne są następujące normy: a) pewne procentowe wynagrodzenie od sumy fakturowej zwykle 2—3%, zależnie od gatunków śledzi, b) pewna określona kwota od każdej sprzedanej beczki śledzi zwykle 1—2 zł, a przy partjach resztujących więcej, c) nadwyżka, uzyskana ponad podany przez sprzedającego limit. Prowizję płaci zależnie od ugody sprzedający lub kupujący, a w niektórych wypadkach obaj po połowie.

W rozwoju handlu i ruchu portowego maklerstwo śledziowe ma duże znaczenie, gdyż jako czynnik propagandowy wpływa zachęcająco na kupców w kraju, by zaopatrzyć się w towar w Gdyni, a co za tem idzie, wzmaga ogólny ruch portu gdyńskiego. Potwierdzenie tego stanu rzeczy mamy w Gdańsku, gdzie czynnych jest wielu komisjonerów śledziowych i wszyscy są dobrze sytuowani. A że przyczynili się do rozwoju tamtejszego handlu śledziowego świadczy o tem fakt, iż doznają oni bardzo przychylnego traktowania ze strony tamtejszych władz, korzystając z daleko idących ulg podatkowych, a nawet całkowitego zwolnienia od niektórych opłat skarbowych. Fakt ten spowodował, iż ten dział handlowy pozostał przywilejem gdańskim, a gdańscy komisjonerzy dokonują większość tranzakcyj na gdyńskim rynku śledziowym.

W Gdyni dział maklerstwa śledziowego miałby duże pole działania, gdyby u naszych władz znalazł należyte zrozumienie i poparcie, lecz niestety dzieje się tu wręcz przeciwnie. Firmy, które dla zapoczątkowania tego działu w Gdyni dołożyły wiele kosztów i starań, poczyniły przykre doświadczenia. Władze podatkowe przy wymiarze podatku przemysłowego, nie wchodząc w istotę tranzakcyj pośredniczych, kierowały się zbyt formalistycznemi względami i wymagały opodatkowania całego obrotu, z tranzakcyj, za które makler otrzymał jedynie zwyczajową prowizję, mimo, że stwierdzenie tego nie nastręczało trudności. Podatek z tego tytułu nałożony, przewyższał nawet uzyskane korzyści, jeśli się zważy, iż przeprowadzenie tranzakcji komisowej pociąga za sobą znaczne koszty. Takie teoretyczne i nierzeczowe traktowanie poczynań jednostek, które mając stosowną praktykę z innych ośrodków handlu śledziowego, zamierzały przyczynić się do zainstalowania tego działu handlowego w Gdyni, przez nasze władze skarbowe, uniemożliwi prowadzenie tego działu w sposób jawny i rzetelny. Ma to za skutek, iż ostatnio występują w handlu śledziowym różni pseudo-komisjonerzy, nie wykupujący żadnych świadectw przemysłowych i nie płacący wogóle podatków. Pozatem dokonywują gdańscy komisjonerzy nadal poważnych tranzakcyj w Gdyni, nie płacąc również z tego tytułu podatków, a jedyny ich patent, to miesięczny bilet kolejowy do Sopot lub Gdańska. Korzystając z różnych ulg i udogodnień ze strony władz gdańskich, maklerzy wzgl. komisjonerzy ci rozwijają korzystną działalność dla Gdańska, a szkodliwą dla rozwoju interesów w Gdyni przez odciąganie jaknajwięcej kupców śledziowych z Gdyni, by przez to powrócić Gdańskowi utraconą pozycję w handlu śledziowym. Miejscowi komisjonerzy, nie chcąc się narażać nadal władzom skarbowym patrzeć muszą na to bezradnie.

Ponieważ stoimy u progu pełnego sezonu śledziowego, koniecznem się wydaje, by czynniki zainteresowane sprawą tą bliżej się zajęły, ażeby kwestje wątpliwe mogły być należycie wyjaśnione i ażeby kupiectwo tutejsze znalazło ochronę przed zbytnią swobodą gdańskich komisjonerów. Przedewszystkiem należy znaleźć sposób na to, by miejscowe władze podatkowe mogły należycie rozróżnić tranzakcje komisowe od tranzakcyj, prowadzonych na własny rachunek, gdyż wynagrodzenie, jakie otrzymał makler, jest tylko prowizją.

Niemniej ważnem jest, by czynniki miarodajne ustaliły ostatecznie prawa i granicę swobodnego działania gdańskich maklerów w Gdyni, którzy celem odrażania kupców z kraju od gdyńskich importerów ofiarowują im dogodniejsze warunki i możliwości kupna, stwarzając przez to dezorjentację na tutejszym rynku śledziowym.

Kwestje tu poruszone, wymagają koniecznego uregulowania, gdyż najbardziej liberalne traktowanie wzajemnych stosunków z Gdańskiem nie powinno odbywać się z wyraźną szkodą dla gdyńskiego kupiectwa, które opłaca podatki, gdy tymczasem Gdańszczanie w tak swobodny sposób pomijają wszelką kontrolę skarbową.

Maklerstwo w Gdyni nie jest niepotrzebnym czynnikiem, służy temu za przykład sytuacja w handlu owocami południowemi, gdzie brak takich maklerów dał się już odczuć dotkliwie. Niezadługo taki brak objawi się i w innych działach handlu gdyńskiego, należy przeto umożliwić warunki rozwoju maklerstwu towarowemu wogóle, a maklerstwu śledziowemu w szczególności.

W. Korzeniewski.

KRONIKA

— NOTOWANIA CEN NA ŚLEDZIE SOLONE W GDYNI. W porcie rybackim w Gdyni notowano z końcem ubiegłego tygodnia następujące ceny za śledzie solone oclone, loco wagon port rybacki, w złotych netto kasa, dwa procent skonta, za jedną dużą beczkę (za dwie połówki należy dodać do cen podanych 400 zł).

szkockie: tendencja mocna ze względu na małe połowy i nieduże zapasy, płacono za: matjesy large 106, matjesy selected 105, matjesy medjum 104, z matjesów najlepsze ceny uzyskiwały gatunki Stornoway.

Lerwick i Castlebay na równym poziomie. Fulle, Stronsay i Castlebay 78, matfulle Stornoway, Castlebay, czy Lerwick 80, matisy od 74 do 78, smolmatisy 70, crown-spenty 62 do 63. Wyżej wymienione gatunki jednak z tak zwanej „Troiki Bloomfield'sa" a więc albo I. B. K. albo Josef Slater albo W. Low notowano o dwa złote drożej.

yarmudzkie: nowe śledzie nadejdą do Gdyni z początkiem listopada br., gdyż połowy w Anglji rozpoczną się około 15 października.

islandzkie oryginalne „island matjes" do nabycia tylko w Gdyni, gdyż tu znajduje się siedziba przedstawicielstwa na Polskę monopolu śledziowego w Islandji. Płacono 75 zł.

norweskie: „islandmatjes" t. zw. behandelte 65. Vaar — 500 do 600 sztuk notowano od 32 do 35.

polskie śledzie: marki „Mewa" z połowów własnych na Morzu Północnem z gatunków szkockich: matisy 73, smol-matisy 71, ylen czyli spent 62, z gatunków pośrednich między yarmudzkiemi a szkockiemi: fulle FF 78, matfulle FF 78, matfulle F 76, matisy FF 76, matisy F 74, cmolmatisy FF 73, smolmatisy F 71, milkersy (mleczaki) FF 90, milkersy matfulle FF 92. Należy podkreślić, że śledzie z polskich połowów „Mewy" zaprowadziły się doskonale na rynku krajowym.

— **ROZWÓJ PORTU RYBACKIEGO W GDYNI** w dziedzinie importu ryb morskich postępuje w szybkiem tempie, mimo braku specjalnej chłodni śledziowej. W roku 1930 import ryb przez Gdynię nie jest jeszcze notowany. Rok 1931 wykazuje 1.503.000 kg, rok 1932 — 8.289.000 kg, a rok ubiegły 1933 — 20.635.000 kg. W tym samym roku 1933 wysłano z portu rybackiego w Gdyni do kraju i tranzytem 950 wagonów ryb.

— **ŚLEDZIE SOLONE IMPORTOWANE** do portu rybackiego w Gdyni przywiózł z Norwegji statek „Jaederen" (makler Bergenske) w dn. 12 października w ilości 2.609/1 i 399/2 beczek, z czego przypada na norweskie śledzie 1.057/1 i 259/2, a reszta na t. zw. matjasy islandzkie. Oprócz tego makrele świeże w ilości 10 skrzyń, śledzie zamrożone 15 skrzyń, 4 wiązki suszonych dorszy, 15 skrzyń konserw (kipperedów) o wadze 300 kg, (kipperede, to są śledzie wędzone, zamykane w hermetycznych puszkach), tranu 9 beczek.

— **ŚLEDZIE SOLONE Z POLSKICH POŁOWÓW** wyładował w dniu 9 października statek „Chorzów" (Żegluga Polska) 1.383/1 oraz 570/2 do magazynu własnego „Mewy" w porcie rybackim.

— **ŚLEDZIE ŚWIEŻE W LODZIE Z HAMBURGA** nadchodzą regularnie do Gdyni dwa razy w tygodniu. Ze względu na kończący się już sezon połowu śledzi niemieckich, nadchodzą śledzie chude i puste nadające się dla przeróbki w fabrykach konserw (opiekane, marynaty). W dniu 9 października statek „Gisela LM. Russ" przywiózł do Gdyni 865 skrzyń. W dniu 13 października wyładował w porcie rybackim statek „Samland" 941 skrzyń z czego sześć wagonów-lodowni wysłano na Górny Śląsk, a resztę zabrano do wędzarń w porcie rybackim. Ostatni transport wypadł dość drogo, bo 30 zł w Gdyni (transport i cło opłacone). Z nastaniem sezonu śledzi angielskich z Lowestoft, które są tłuste i pełne, import śledzi świeżych z Hamburga ustanie całkowicie.

— **JUŻ NADCHODZĄ NOWE ŚLEDZIE W LODZIE ANGIELSKIE „LOWESTOFT".** Dotychczas śledzie świeże w lodzie angielskie dostawaliśmy za pośrednictwem Hamburga, drogą lądową przez Niemcy. Pierwszy raz w historji portu rybackiego w Gdyni, idzie całookrętowy ładunek bezpośrednio z Anglji do Gdyni. Jest to statek z urządzeniem chłodniczem, gwarantującem doskonały przewóz towaru. Statek nazywa się „Rimfrost" i został zafrachtowany przez Żeglugę Polską na żądanie firmy „Polonia". Statek ten odszedł z Lowestoft w piątek 12 października i przybył do Gdyni we wtorek 16 października. Śledzie świeże w lodzie są pakowane w skrzyniach po 22,5 kg, po 45 kg, po 80 kg netto. Na jeden kilogram tych śledzi przypada osiem sztuk śledzi. Cena za 50 kg netto tych śledzi wynosić będzie franco wagon Gdynia, oclone, 26,50 zł., czyli taniej od śledzi niemieckich.

— **WĘDZARNIE RYB W PORCIE RYBACKIM W GDYNI** przygotowują się do sezonu szprotowego. Wędzarnie wędzą tymczasem tylko węgorze, flondry i dorsze z polskich połowów. Wędzarnia „Nordia Hawe" posiadająca 24 piece, produkuje biklingi z importowanych śledzi świeżych w lodzie. Śledzie dowiezione statkiem rano, już wieczór tego samego dnia odchodzą do kraju jako produkt wędzony t. zw. biklingi. Na tem też polega przewaga przemysłu rybnego osiedlonego na wybrzeżu. Ostatnio notowano za jedną skrzynkę pięciofuntową zawierającą 12 do 16 sztuk śledzi wędzonych, od 1,60 zł do 1.80 zł franco wagon Gdynia.

— **POŁOWY POLSKICH RYBAKÓW** w ubiegłym tygodniu były bardzo małe ze względu na burzliwą pogodę. Łowiono przeważnie dorsze i flądry, które sprzedano na rynku miejscowym i w Gdańsku. Do Chłodni Rybnej złożono w tym czasie 7.790 kg na doraźne przechowanie (rybacy składają złowiono ryby do Chłodni wieczorem, a wybierają je nadrugi dzień rano). Na półwyspie helskim w Jastarni i Kuźnicy łowi się w dalszym ciągu węgorze otrzymując dwa złote za kilogram.

Wystawy i Targi

DZIAŁ WYNALAZKÓW NA PRZYSZŁYCH TARGACH POZNAŃSKICH

Rada Interesantów Targów Poznańskich uchwaliła urządzenie w ramach przyszłorocznych XIV Międzynarodowych Targów w Poznaniu osobnego działu poświęconego wynalazczości polskiej. Istnieje wyraźna proporcja między dobrobytem kraju i ilością wynalazków rejestrowanych w nim corocznie. Im więcej jakiś kraj jest uprzemysłowiony, tem więcej wydaje on rocznie patentów na wynalazki. I na odwrót, kraje słabo uprzemysłowione, jak np. Persja nie posiadają nawet własnej ustawy patentowej. Stopniowe rozwijanie się przemysłu powoduje w zwykłem następstwie wzrost ilości wynalazków, co znów znajduje refleks w dalszym rozwoju przemysłu, któremu — dzięki wynalazkom — przybywają nowe przedsiębiorstwa, a nawet nowe branże wytwórczości.

Wynalazczość polska wykazuje stosunkowo słabą żywotność. Na podstawie sprawozdania porównawczego Biura Międzynarodowego Ochrony Własności Przemysłowej, w liście trzydziestu państw Polska zajmuje 18-te miejsce pod względem ilości zgłoszonych wynalazków. Stany Zjednoczo-

ne np. wykazują roczną ilość patentów 5 razy większą niż Polska na jednego mieszkańca. Przytem ilość patentów w Polsce obejmuje patenty zarówno krajowego jak i zagranicznego pochodzenia. Aczkolwiek stosunek między obydwoma kategorjami patentów stale się w Polsce poprawia, nie jest on zbyt korzystny, bowiem na patenty krajowe przypada niespełna 30%.

Nieznaczna ilość krajowych wynalazków zgłaszanych w Polsce do opatentowania świadczy wymownie o poważnem wykorzystywaniu naszej ochrony patentowej przez zagranicę, powodując dysproporcję między ochroną, jaką my udzielamy , a tą, jakiej sami doznajemy zagranicą n. p. w ciągu dwóch lat Polska uzyskała w jednym z krajów Europy zachodniej tylko 5 patentów, w zamian za 135 patentów nadanych wynalazcom tego kraju w Polsce.

Reasumując, stwierdzić należy, iż wynalazki krajowe nie odgrywają w życiu gospodarczem Rzeczypospolitej tej roli, jaką odgrywać powinny. Uzdolnienie techniczne Polaków ma znaczną wartość potencjonalną, którą należałoby spożytkować drogą pobudzenia twórczości wynalazczej.

W tym celu należy stworzyć warunki dogodne dla rozwoju tejże twórczości. Warunkami temi są:

1) atmosfera zainteresowania dla wynalazczości krajowej.

2) wprowadzenie wynalazków na rynek polski i zagraniczny,

3) zapewnienie im popytu,

4) zmniejszenie ryzyka związanego z łożeniem nakładów na realizację wynalazku.

Wychodząc z założenia, że Targi Poznańskie są instytucją, której stosunkowo najłatwiej będzie zrealizować warunki powyżej wyliczone, a w szczególności od 1) do 3), Rada Interesantów Targów Poznańskich, będąca największem zrzeszeniem gospodarczem Polski, powzięła uchwałę wypowiadającą się za utworzeniem osobnego działu wynalazczości krajowej na XIV Targach Poznańskich od 28 kwietnia do 5 maja 1935 r.

O celowości urządzenia pokazów wynalazczości świadczy przykład jedynej w swoim rodzaju imprezy w Polsce, jaką są konkursy wynalazków pracowników P. K. P. Z odnośnej statystyki wynika, że po wprowadzeniu konkursu nastąpił znaczny wzrost wynalazczości wśród pracowników kolejowych.

GIEŁDY

OBROTY DOKONANE W M. WRZEŚNIU 1934 R. POSZCZEGÓLNEMI GATUNKAMI ZBÓŻ NA GIEŁDZIE ZBOŻOWO-TOWAROWEJ W BYGDOSZCZY.

Nazwa towaru	Ilość transakcyj	Ilość ton	Wartość w złotych
Żyto	881	32.392,1	5.735.793,35
Pszenica	309	5.425,9	1.015.295,72
Jęczmień	468	11.727,8	2.470.645,—
Owies	260	5.439,5	931.351,—
Groch	23	248,5	114.571,25
Strączkowe	25	116,1	47.565,50
Mąka żytnia	175	1.046,8	252.398,10
Mąka pszenna	193	2.077,3	553.186,50
Śruty	9	140.—	22.000.—
Otręby żytnie	111	1.368,—	167.806,75
Otręby pszenne	124	1.466,—	200.148,75
Mak	39	316,2	148.993,50
Makuchy	21	266,—	49.526.—
Ziemniaki	23	2.695,—	97.420,50
Inne	80	479,7	187.866,58
	2.741	65.204,9	11.994.568,50

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Śląsk	16. 10.	20. 10.	24. 10.	27. 10.
Capella	23. 10.	27. 10.	31. 10.	3. 11.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Gdynia — Wasa — (Północna Finlandja)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Annelise — z Gdyni 15/16. 10. s/s Nordland — z Gdyni 25/26. 10.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Magnus — z Gdyni 14/15. 10. s/s Seine — z Gdyni 28/29. 10.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s	Odjazdy — Sailings Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Irene	15. 10.	17. 10.
Neptun	22. 10.	24. 10.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 10/11. 10. s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 17/18. 10.
s/s Tiber — z Gdyni 19/20. 10.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 15. 10. — z Gdańska 15. 10.
s/s Marieholm — z Gdyni 31. 10.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 22. 10.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 22/23. 10. ż/m Erna — z Gdyni 5/6. 11.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 15. 10. s/s Marieholm — z Gdyni 31. 10.

Do Aarhus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 17. 10. — z Gdańska 20. 10.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 15. 10. s/s Marieholm — z Gdyni 31. 10.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Irene — z Gdańska — 20. 10. s/s Neptun — z Gdańska 27. 10.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Albert	20. 10.	23. 10.
Tatti	23. 10.	27. 10.
E. Russ	27. 10.	30. 10

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 16. 10. s/s Tczew — z Gdyni 3. 11.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)

(Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 26. 10. — z Gdańska — 25. 10.
s/s Akershus — z Gdyni 9. 11. — z Gdańska — 8. 11.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów

(West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdyni — 15. 10.
s/s Ursa — z Gdyni 27. 10. — z Gdańska 29. 10.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norsweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Cieszyn — z Gdyni 16. 10. — z Gdańska 19. 10. s/s Chorzów — z Gdyni 23. 10. — z Gdańska 26. 10.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek. z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska“ przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen“, odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Andromeda	15. 10.	17. 10.
Condor	18. 10.	20. 10.
Rhea	22. 10.	24. 10.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.

Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska“ S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Cieszyn	16. 10.	19. 10.	24. 10.
Irisen	23. 10.	26. 10.	3. 11.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 18. 10. — z Gdańska 20. 10. s/s Butt — z Gdyni 29. 10. — z Gdańska 31. 10.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ariadne — z Gdyni 16/17. 10. s/s Irene — z Gdyni 23/24. 10.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 23. 10. — z Gdyni 25. 10.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka

(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 16. 10. — z Gdyni 18. 10.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 16. 10. — z Gdyni 18. 10.

s/s Lublin — z Gdańska 23. 10. — z Gdyni 25. 10.

Do Leith — Grangemouth

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Hague — z Gdyni 19/20. 10. s/s Helder — z Gdyni 26/27. 10.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Magnus — z Gdyni 14/15. 10. s/s Seine — z Gdyni 28/29. 10.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 19. 10. s/s Lisboa — z Gdyni 10/15. 11.

Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 19. 10. s/s Lisboa — z Gdyni 10/15. 11.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mansuria — z Gdyni 20. 10.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — z Gdyni — 19. 10. s/s Egholm — z Gdyni 19/20. 11.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

s/s Hedrun — z Gdyni 23. 10. m/s Hemland — z Gdyni 26. 10.

m/s Erland — z Gdyni 30. 10.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanstates — z Gdyni 16. 10. s/s Cliffwood — z Gdyni 22. 10.

s/s Argosy — z Gdyni 2. 11.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 24. 10.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Pacific — z Gdyni 14. 11.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Aura — z Gdańska 24. 10. — z Gdyni 26. 10.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Titan — z Gdyni 27. 10.

Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Madras Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tysla — z Gdyni 15. 10. s/s Sumatra — z Gdyni 5. 11.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings and Arrivalę in Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia ,	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Argosy — 5. 10.		s/s Argosy — 19. 10.
s/s Carplaka — 13. 10.		s/s Sagaporack — 29. 10.

Linja Gdynia—Ameryka
(Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko — 6. 10.	s/s Kościuszko — 18. 10.
s/s Kościuszko — 8. 11	s/s Kościuszko — 20. 11.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko — 8. 10.	s/s Kościuszko — 18. 10.
s/s Kościuszko — 10. 11.	s/s Kościuszko — 20. 11.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Helsingfors Sobota
s/s Capella			17. 10.	20. 10.
s/s Śląsk	16. 10.	20. 10.	24. 10.	27. 10.

Do Kotki zawijają tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Albert	17. 10.	20. 10.	23. 10.
Tatti	20. 10.	23. 10.	27. 10.
E. Russ	24. 10.	27. 10.	30. 10.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	31. 10.	3. 11.	6. 11.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Chorzów 20. 10. z Rotterdamu — s/s Cieszyn 27. 10.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Rhea	16. 10.	22. 10.	24. 10
Orest	20. 10.	25. 10.	27. 10.
Butt	23. 10.	29. 10.	31. 10.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

s/s Irisen — z Antwerpji 20. 10. s/s Cieszyn — z Antwerpji 24. 10.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — s/s Butt 20. 10. — w Gdyni 29. 10.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Neptun	18. 10.	22. 10.	24. 10.	27. 10.
Minos	25. 10.	29. 10.	31. 10.	3. 11.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia)
s/s Lech	18. 10.	21. 10.	23. 10.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia)
s/s Baltonia	25. 10.	28. 10.	30. 10.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig	Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia)
s/s Lublin	18. 10.	21. 10.	24. 10
s/s Lwów	25. 10.	28. 10.	31. 10.

Porty Gulfu — Gdynia
Gulf Ports (U. S. A. Cotton — and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi				Przyjazd
	Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdańsk/Gdynia
m/s Stureholm	4. 9.	11. 9.	17. 9.	24. 9.	20. 10.
m/s Trolleholm		18. 9.	25. 9.		24. 10.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia	Przyjazd	
	Santos	Gdynia	Gdańsk
s/s Bore IX	15. 9.	18. 10.	20. 10.
s/s Mercator	24. 9.	27. 10.	29. 10.

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	Termin wyjścia								Przypuszczalny termin nadejścia
m/s	Pireus	Istambul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haiffa	Palermo	Gdynia-Gdańsk
Hemland	3. 9.			14. 9.	25. 9.		6. 9.		18. 10.
Erland		4. 10.					16. 9.		27. 10.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — wyszedł z Casablanca 25. 9. — oczekiwany w Gdyni 15. 10.

Listy przewozowe z nadrukiem firmy

wykonują szybko i starannie

ZAKŁADY GRAFICZNE BOLESŁAWA SZCZUKI Wąbrzeźno - Pom. Mickiewicza 1 Tel. 80

Feliks Guziewicz

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów, Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — Tel. 10-25

TOWARZYSTWO SPEDYCYJNE

J. H. BACHMANN

Sp. z o. p.

Starowiejska 26 **GDYNIA** Telefony: 16-93, 16-94

Spedycja lądowa i morska — Specjalność: Przeładunek bawełny

Pacoszyński Michał

przysięgły rewizor ksiąg handlowych na obwód Izby Przemysł. — Handlowej w Gdyni, — biegły sądowy w sprawach handlowych i sprawach księgowości spółek akcyjnych oraz instytucyj bankowych.

(Accountant — Expert-Comptable — beeid. Bücher-Revisor)

Biuro buchalteryjno-rewizyjne i organizacyjne

w **GDYNI** — ul. Antoniego Abrahama 9 — Telefon Nr. 1294

Organizacja księgowości w przedsiębiorstwach wszelkiego rodzaju
Nadzór nad księgowością
Sporządzanie i analiza bilansów
Potwierdzanie bilansów
Opracowywanie sprawozdań rocznych
Reorganizacja i racjonalizacja księgowości
Prowadzenie ksiąg w abonamencie

Sprawy podatkowe. Księgowość przebitkowa i maszynowa. Prospekty bezpłatnie

TREŚĆ

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA 25 października 1934 r. | NR. 29

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — Referat Prasowy, ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

AWARJA WSPÓLNA (AVARIE GROSSE) W ŚWIETLE YORK ANTWERP RULES 1924 R.

I.

Awarja (od arabskiego słowa awar — szkoda) w najszerszem znaczeniu oznacza każdego rodzaju szkodę, wyrządzoną statkowi lub ładunkowi wskutek jakiegokolwiek wypadku. Rozróżnia się awarję wielką czyli wspólną (avarie grosse, commune, general average) i awarję poszczególną (avarie particuliere). Awarja wspólna, która oznacza szkodę wywołaną przez dobrowolny zabieg (acte d'avarie commune, general average act, Havariegrossemassregel), mający na celu ratowanie statku w niebezpieczeństwie, była znana jako zjawisko faktyczne tak dawno, jak wogóle żegluga istnieje.

Dzisiejsze ustawodawstwa morskie również taką wspólność ustawową uznają. Wspólne pokrywanie przez statek wraz z frachtem i ładunek ofiar, poniesionych w niebezpieczeństwie, uzasadnia się tem, że nikt nie może się niesłusznie wzbogacać na koszt drugiego.

W miarę rozwoju międzynarodowej żeglugi handlowej odczuwano coraz więcej potrzebę stworzenia jednolitych zasad, odnoszących się do tej instytucji. W wyniku starań International Law Association w Londynie opracowano na kongresie w Yorku w r. 1864, a później na kongresie w Antwerpji 1877 r. szereg reguł pod nazwą York Antwerp Rules, które uległy w r. 1890 rewizji w Liverpoolu, a w 1924 r. w Sztokholmie i zwyczajowo umieszczane są jako warunki umowne w czarterpartjach, konosamentach i polisach. Na Sztokholmskiej konferencji w r. 1924 reguły zostały uzupełnione i rozszerzone w znacznym stopniu, gdyż chciano o ile możności całą materjalną stronę zagadnienia awarji wspólnej unormować. W przewozach morskich odgrywają reguły wielką rolę. W praktycznem zastosowaniu reguł okazało się jednak, że nie wszystkie kwestje, związane z awarją wspólną, zostały w regułach unormowane. Dlatego też w przypadkach poddania się stron w umowie regułom, posiłkowanie się obok nich normami ustawowemi, nie jest wykluczone.[1])

Wspomniane reguły w redakcji Sztokholmskiej konferencji dzielą się na dwie części, ogólną i szczegółową. Pierwsza (Reg. A do G) zawiera ogólne zasady, druga (Reg. I do XXIII) szczegółowe postanowienia. Poniżej podaje się najważniejsze postanowienia reguł:

Reg. A. Zabieg awarji wspólnej (general average act) zachodzi tylko wtedy, jeżeli rozmyślnie i rozumnie poniesiono nadzwyczajną ofiarę albo nadzwyczajny wydatek wobec wspólnego niebezpieczeństwa, aby uchronić przed niebezpieczeństwem objekty majątkowe (the property), zaangażowane we wspólnej wyprawie morskiej (common maritime adventure).

Reg. B i C. W pokryciu awarji wspólnej biorą udział poszczególne wartości czyli ob-

[1]) Uzasadnia to np. Dr. Heuer w artykule umieszczonym w „Hanseatische Rechts- und Gerichtszeitung" Nr. 10 z 1928 r. pod tytułem „Das Verhältnis der York-Antwerpener Regeln 1924 zu den Landesrechten".

jekty majątkowe (different contributing interests) według zasad zawartych w regułach.

Tylko te szkody, straty i wydatki zalicza się do awarji wspólnej, które są bezpośrednim skutkiem zabiegu awaryjnego (direct consequence of the general average act).

Reg. D. Jeżeli wypadek, którego następstwem była awarja wspólna, wywołany został wskutek winy jednej ze stron zaangażowanych w wyprawie morskiej (armatora, wysyłającego, załadowcy), straty i szkody mimo tego będą rozdzielone na poszczególne zaangażowane wartości (objekty). Nie przesądza to pretensji odszkodowanionej przeciwko tej stronie, która wypadek wywołała.[2])

Reg. E. Ciężar dowodu na to, że jakaś szkoda, strata lub wydatek, powinny być traktowane jako awarja wspólna, leży po stronie osoby, która się na to powołuje.

Reg. F. Każdy wydatek dodatkowy, uskuteczniony zamiast innego wydatku, który mógłby być zaliczony do awarji wspólnej, będzie uważany jako należący do awarji wspólnej, ale tylko do wysokości wydatku zastąpionego, którego się uniknęło.

Reg. G. Sporządzanie planu rozdziału strat i zysków, czyli t. zw. dyspaszu powinno tak co do szacunku szkód i strat, jak i udziału w ich pokryciu być oparte na wartości, którą posiadają w chwili i w miejscu ukończenia podróży przedmioty, uczestniczące w pokryciu szkód i strat awaryjnych. Nie przesądza to miejsca sporządzenia dyspaszu.

Reg. I. Przedmioty wrzucone do morza. Wrzucenie ładunku do morza należy wynagrodzić jako awarję wspólną tylko wtedy, jeżeli ładunek był przewożony zgodnie z obowiązującemi zwyczajami handlowemi (recognised custom of the trade).

Reg. II. Szkoda wywołana przez wrzucenie do morza i ofiarę dla celów wspólnego bezpieczeństwa.

Szkodę wyrządzoną statkowi lub ładunkowi albo jednemu z tych przedmiotów wskutek i w następstwie ofiary, poniesionej w interesie wspólnego bezpieczeństwa[3]) (by or in consequence of a sacrifice made for the common safety), następnie szkodę, powstałą wskutek wody, wdzierającej się na dno okrętu przez luki i inne otwory, które otworzono w tym celu, aby wrzucić przedmioty do morza w interesie wspólnego bezpieczeństwa, należy traktować jako awarję wspólną.

Reg. III. Gaszenie ognia na statku.

Szkodę wyrządzoną statkawi lub ładunkowi lub jednemu z tych przedmiotów przez zalanie wodą i inny sposób przy gaszeniu ognia na statku (extinguishing fire on ship board), nie wyłączając szkody, powstałej przez pchnięcie na mieliznę albo umyślne przedziurawienie palącego się statku. należy wynagrodzić jako awarję wspólną; nie należy przytem wynagradzać jako awarji wspólnej szkody wyrządzonej częściom rozbitego statku i rozbitym ładunkom, albo takim odłączonym skrzyniom lub belom (z towarami), które były w ogniu.

Reg. IV. Przecinanie szczątków.

Nie należy wynagradzać jako awarji wspólnej szkody, powstałej przez przecinanie szczątków albo resztek masztów i innych przedmiotów, oderwanych uprzednio wskutek wypadku na morzu (sea peril).

Reg. V. Dobrowolne osadzenie na mieliznę.

Szkody i straty, powstałe dla statku, ładunku i frachtu wskutek umyślnego osadzenia statku na mieliznę (volontary stranding) w okolicznościach takich, że statek i bez takiego osadzenia musiałby niechybnie osiąść na mieliźnie lub skałach, nie należy wynagradzać jako awarji wspólnej. W innych przypadkach umyślnego osadzenia statku na mieliznę w interesie bezpieczeństwa wspólnego, szkodę zalicza się do awarji wspólnej.

Reg. VI. Nadmierne rozwinięcie żagli, uszkodzenie i utrata żagli.

Należy wynagrodzić jako awarję wspólną szkody i straty w żaglach i masztach, powstałe wskutek usiłowania ściągnięcia w interesie wspólnego bezpieczeństwa statku osiadłego na mieliźnie, albo wepchnięcia takiego statku wyżej na mieliznę; jednakże szkód i strat, spowodowanych dla statku, frachtu,[4]) lub ładunku przez nadmierne rozwinięcie żagli[5]) w czasie, gdy statek swobodnie się ruszał, nie zalicza się do awarji wspólnej.

Reg. VII. Szkody w maszynach podczas ściągania statku z mielizny.

Jeżeli uszkodzone zostały maszyny lub kotły statku, będącego w niebezpiecznem położeniu, przy usiłowaniu ściągnięcia statku z mielizny, odnośną szkodę należy wynagrodzić jako awarję wspólną, o ile zostanie stwierdzone, że szkoda była następstwem rzeczywistego zamiaru ściągnięcia statku w celach bezpieczeństwa wspólnego i jeżeli zamiar taki powzięto w świadomości ryzyka takiej szkody; szkody w maszynach i kotłach nie wynagradza się jako awarji wspólnej, jeżeli szkoda powstała wtedy, gdy statek swobodnie się ruszał.

Reg. VIII. Wydatki i straty w związku z usiłowaniem odciążenia statku na mieliźnie.

---

[2]) Tak samo § 702 Khn. (Kodeks handlowy niemiecki z 1897 r.)

[3]) Tak samo § 700 Khn.

[4]) Nadmierne rozwinięcie żagli może spowodować rozbicie się statku, wtedy umowa frachtowa wygasa (§ 630 Khn.)

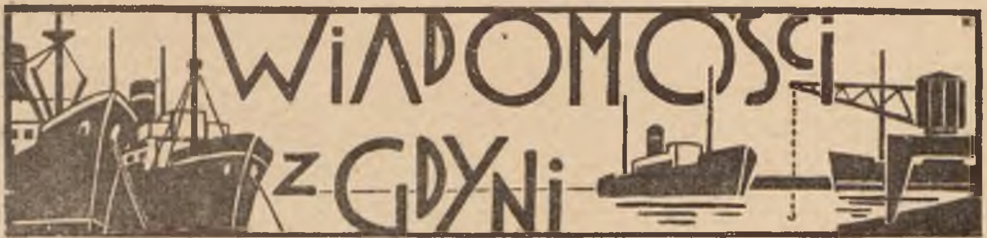
[5]) Por. § 707, p 3 Khn.

Jeżeli w wypadku utknięcia statku na mieliźnie wyładowanie ładunku, materjałów opałowych lub prowiantu nastąpi w takich okolicznościach, że stanowi ono awarję wspólną, wtedy zalicza się do niej także dodatkowe koszty oraz straty, powstałe wskutek lichtugowania, wynajęcia lichtug oraz załadowania ładunku z powrotem.

Reg. IX. Sprzęt statku lub prowiant, zużyte na paliwo.

Konieczne zużycie znajdującego się na statku sprzętu okrętowego lub prowiantu na opał dla celów ratowania ze wspólnego niebezpieczeństwa, zalicza się do awarji wspólnej jedynie wtedy, jeżeli statek zaopatrzony był obficie (an ample supply) w paliwo. Wartość opału, który byłby przypuszczalnie zużyty zamiast spalonych materjałów, określa się według przeciętnej ceny, obowiązującej w ostatnim porcie, z którego statek wyjechał, w chwili jego wyjazdu. Wartość tę zapisuje się na rachunek awarji wspólnej.

Dr. Władysław Sowiński.



POWRÓT Z URLOPU PREZESA IZBY.

Prezes Izby naszej p. inż. Napoleon Korzon powrócił w dniu 22 października z urlopu i objął urzędowanie.

WYBORY DO IZBY

W dniu 17 bm. upłynął termin składania na ręce Komisarza Wyborczego list kandydatów na Radców naszej Izby z wyborów ogólnych. W przepisanym terminie zgłoszonych zostało 5 list kandydatów, a to do sekcji przemysłowej — 2 listy, po jednej w każdej kategorji wyborców do tej sekcji, do sekcji handlowej również 2, po jednej w każdej kategorji i do sekcji żeglugowo - portowej — jedna lista.

Złożone listy kandydatów rozpatrzone zostały na posiedzeniu Głównej Komisji Wyborczej pod przewodnictwem P. Naczelnika Inż. Celichowskiego w dniu 24. bm. Wszystkie listy Komisja zatwierdziła, przez co umieszczeni na nich kandydaci, wobec braku kontrkandydatur, uważani są za wybranych Radców Izbowych i przez to samo wyznaczone na dzień 2 listopada br. wybory ogólne nie odbędą się.

Do sekcji przemysłowej w pierwszej kategorji wybrani zostali na Radców pp.: Zbigniew Jagodziński (Grudziądz), Władysław Namysłowski (Piechcin p. Szubin), Jan Mack (Gościcino), Inż. Alfred Dziedziul (Chełmno), Władysław Tołłoczko (Mątwy); na zastępców pp. Kazimierz Żebrowski (Jastarnia), Czesław Nagórski (Starogard), Stefan Ostrowski (Grudziądz), Józef Hänsler (Bydgoszcz), Brunon Baier (Koronowo); w kategorji drugiej na Radców Dr. Konrad Kasprowicz (Bydgoszcz), Bolesław Nowacki (Gdynia), Paweł Gończ (Brodnica); na zastępców pp. Edward Pawłowski (Bydgoszcz), Antoni Kaźmierski (Chojnice), Walery Tomczyński (Orle).

Do sekcji handlowej w pierwszej kategorji wybrani zostali na Radców pp.: Tadeusz Marchlewski (Grudziądz), Dr. Władysław Smoleń (Gdynia), Jerzy Tymieniecki (Toruń), Władysław Maciejewski (Tczew), Bronisław Kentzer (Bydgoszcz); na zastępców pp.: Paweł Billert (Toruń), Józef Piłaczyński (Bydgoszcz), Franciszek Grzegorzewski (Gdynia), Władysław Matecki (Bydgoszcz), Hipolit Braun (Świecie): w drugiej kategorji wybrani zostali na Radców pp.: Józef Chmurzyński (Chełmno), Bronisław Zamiara (Bydgoszcz), (Stefan Knast (Inowrocław): na zastępców pp.: Bernard Kreft (Grudziądz), Ignacy Nowak (Koronowo), Stanisław Maćkowski (Tuchola).

Do Sekcji Żeglugowo - portowej wybrani zostali na Radców pp.: inż. Napoleon Korzon, Łucjan Byczkowski, Feliks Kollat, Juljan Rummel, na zastępców pp. Bronisław Garbowicz, Stanisław Rostkowski, Zdzisław Żegiestowski, Włodzimierz Błażejewski.

Razem wybrano 20 Radców i 20 zastępców, co stanowi połowę Radców i zastępców z wyboru; w takiej samej ilości Radcowie i zastępcy będą wybrani do Izby od zrzeszeń gospodarczych, jakie wyznaczy Pan Minister Przemysłu i Handlu, pozatem wejdzie do Izby 5 Radców z nominacji, dalszych zaś 5 mogą być dokooptowani przez przyszłą Izbę.

W ten sposób przyszła Izba składać się będzie z 50 Radców, gdy obecna liczyła 80.

POSIEDZENE KOMISJI PODATKOWEJ.

W dn. 18 bm. odbyło się pod przewodnictwem wiceprez. Izby p. Marchlewskiego posiedzenie izbowej Komisji podatkowej. Na po-

rządku dziennym tego posiedzenia były sprawy następujące: zryczałtowanie podatku obrotowego dla drobnych przedsiębiorstw, projekty podatków pośrednich od kwasu węglowego, cukru skrobionego i krochmalu ryżowego, scalenie podatku przemysłowego od obrotu, reforma systemu świadectw przemysłowych, obniżenie opłat stemplowych od podań, wnoszonych w sprawach skarbowych i inne.

W wyniku dyskusji nad temi sprawami ustalono wytyczne stanowiska, jakie delegat Izby naszej miał w dniach 19 i 20 bm. zająć w Warszawie podczas obrad nad temi sprawami w łonie Międzyizbowej Komisji Skarbowej.

AKCJA W KIERUNKU UTWORZENIA W GDYNI ARBITRAŻU DLA BAWEŁNY.

W dalszym ciągu wszczętej przez Izbę naszą akcji mającej na celu utworzenie w Gdyni arbitrażu dla bawełny wwożonej przez port gdyński, odbyła się w dniu 16 bm. w lokalu Izby Przemysłowo - Handlowej w Łodzi konferencja przedstawicieli kół gospodarczych, zainteresowanych w powstaniu tej instytucji.

W konferencji tej wzięli z Gdyni udział dyrektor oddziału Banku Gospodarstwa Krajowego w Gdyni radca Izby p. W. Grabowski, wicedyrektor Izby p. J. Kawczyński. oraz przedstawiciel ekspedytorów bawełny p. Pendracki. W wyniku konferencji uchwalono utworzyć zrzeszenie interesantów handlu bawełną w Gdyni, przyczem zebrani na konferencji ukostytuowali się jako komitet organizacyjny tego zrzeszenia. Tak ukonstytuowany komitet przedyskutował projekt statutu przyszłej organizacji. Projekt ten po przeprowadzeniu szeregu uzupełnień i poprawek przez Izbę naszą i Łódzką ma być przedstawiony do ostatecznej aprobaty komitetowi organizacyjnemu. Ponadto uchwalono opracować regulamin przy zawieraniu tranzakcji, czyli tak zwanych norm tranzakcyjnych i kontraktowych. które będą obowiązywać strony, zawierające umowy kupna sprzedaży bawełny. Opracowanie tych norm powierzono specjalnej komisji technicznej.

STAWKI SKŁADOWE NA BAWEŁNĘ.

W związku z przejęciem przez Bank Gospodarstwa Krajowego w administrację poręczającą magazynu nabrzeżnego Nr. VI w Wolnej Strefie, zostały ustalone nowe stawki składowe na bawełnę.

Niżej podane stawki obowiązywać będą we wszystkich nabrzeżnych magazynach U. M. począwszy od dnia 1 listopada 1934 r.

a) pierwsze 5 dni roboczych bezpłatnie. Pierwszy dzień bezpłatny liczy się począwszy od następnego dnia po ukończeniu wyładunku statku,
b) dalsze 10 dni od beli i dnia . 0,02 zł
c) dalsze i ostatnie 5 dni od beli i dnia . . . . 0,04 zł

Zamagazynowanie bawełny ponad 20 dni w magazynach nabrzeżnych. dozwolone jest tylko w wypadku braku miejsca w magazynach długoterminowych II-ej strefy, lub też w innych okolicznościach, za zgodą Urzędu Morskiego. W tych wypadkach liczona będzie stawka składowa minimalnie za 15 dni składowych, a mianowicie:

a) bele bez względu na kraj pochodzenia o wadze do 130 kg od beli i dnia . . . . 0,008 zł
b) bele ponad 130 kg od beli i dnia . . . . 0,012 zł

przyczem obowiązuje przymus sztaplowania bel w/g następujących norm:

przy belach amerykańskich graniastych 1 na łeb,4 na płask

przy belach amerykańskich okrągłych 3 na łeb, 2 na płask

przy belach egipskich 2 na łeb, 2 na płask

przy belach rosyjskich 3 na łeb, 2 na płask

przy belach peruwiańskich 2 na łeb, 2 na płask

przy belach indyjskich 1 na łeb, 4 na płask

przy belach brazylijskich 2 na łeb, 2 na płask.

Identyczne stawki stosowane będą w magazynie Nr. VI. U. M., będącym w administracji poręczającej Banku Gospodarstwa Krajowego.

Z Portu Gdańskiego

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM WE WRZEŚNIU B. R.

Ogólny przeładunek towarów w porcie gdańskim w ciągu września wyniósł 575.382,3 ton (w sierpniu br. 551.184,3 ton we wrześniu 1933 r. — 468.088,7 ton) z czego na przywóz przypadło 62.137,8 ton i na wywóz 513.244,5 ton. Z tych ogólnych liczb wynika. że przeładunek towarów w porcie w dalszym ciągu wykazuje tendencje rozwojowe; o ile w porównaniu do sierpnia br. wzrost nie jest zbyt wielki, wynosi bowiem 24,2 tys. ton, to zestawienie z obrotem tego samego miesiąca roku zeszłego daje różnicę 107,3 tys. ton, co jest już liczbą bardzo poważną, bo sięgającą zgórą 20 proc. Miesiąc sprawozdawczy w porównaniu do sierpnia wykazał znaczny spadek w

przywozie, mianowicie gdy w sierpniu odnośna liczba wyniosła 93.068,9 ton, to we wrześniu, jak zaznaczono wyżej, spadła ona do 62.137,8 ton, zjawisko to jednak daje się wytłumaczyć spadkiem przywozu tego towaru, który głównie zwyżkę miesiąca sierpnia spowodował, mianowicie rud i innych produktów mineralnych, a który wykazał w miesiącu sprawozdawczym spadek o blisko 27 tys. ton.

Różnice w obrocie poszczególnych towarów za miesiąc sprawozdawczy w porównaniu do tegoż miesiąca roku zeszłego przedstawiają się w sposób następujący: (w nawiasach liczby dotyczą września 1934 roku). Rudy — 24.156,9 ton (11.984,8 ton), nasiona — 2.706,7 ton (551,6 ton), kakao — 145,4 ton (122,2 ton), przędza wełniana — 59,7 ton (39,8 ton).

Zmniejszone ilości przywozu dotknęły towary następujące: kawa 207,7 ton (219,1 ton), śledzie solone — 2.760,8 ton (3.448,6 ton) — w Gdyni śledzi przywieziono we wrześniu 3.567 ton — tłuszcze zwierzęce — 424,3 ton (810,5 ton), melasa — 1.176,1 ton (1.280,4 ton), wełna surowa — 15,7 ton (23,7 ton), przędza bawełniana — 189,2 ton (309,3 ton) i żelazo surowe 215,3 ton (236,4 ton). Odpadł całkowicie przywóz fosforytów, których we wrześniu 1933 roku przywieziono 4.826 ton, oraz złomu, przywieziono w zeszłym roku w ilości — 1.545,2 ton.

W wywozie bardzo poważne znaczenie miało zboże różnego rodzaju, mianowicie — żyta wywieziono 54.626,7 ton (29.095,7 ton), jęczmienia 53.071,5 ton (16.110,3 ton) i pszenicy — 2.270 ton (0), mąka pszenna — 7.247,6 ton (757,0 ton). Zmniejszenie w wywozie zaznaczyło się w roślinach strączkowych — 530,4 ton (3.442,6 ton), makuchach 968,9 ton (1.298,1 ton) i cynku — 167 ton (445,6 ton). Wywóz drzewa i węgla utrzymał się na mniej więcej tym samym poziomie — drzewa wywieziono 61.246,9 ton (61.655,7 ton) i węgla 259.052,2 ton (251.704,4 ton) również na tym samym poziomie utrzymał się wywóz parafiny — 992,5 ton (958,5 ton) i bekonów 121,6 ton (136,8 ton).

Wyżej przytoczone dane dla wywozu z portu gdańskiego są bardzo charakterystyczne, jeśli bowiem zestawimy ogólną ilość wywiezionego zboża — wszystkich gatunków i mąki, to otrzymamy liczbę 117.215,8 ton, odpowiadającej prawie 25 proc. całego wywozu portu, jeśli dodamy do tej liczby wywóz drzewa w poważnej wysokości 61,2 tys. ton, to otrzymamy dla tych dwóch surowców udział w ogólnym wywozie ponad ⅓ część.

Rezultaty ogólne przeładunku towarów za trzy kwartały r. b. w porównaniu do tych samych danych, dotyczących roku ubiegłego przedstawiają się jak następuje:

Przywóz:

styczeń — wrzesień 1934 r. —	452.074,2 ton
styczeń — wrzesień 1933 r. —	330.803,0 ton
wzrost	121.271,2 ton

Wywóz:

styczeń — wrzesień 1934 r. —	4.289.643,9 ton
styczeń — wrzesień 1933 r. —	3.166.588,2 ton
wzrost	1.123.055,7 ton

Ogólny wzrost obrotów, jak z przytoczonych liczb wynika, wyniósł w Gdańsku 1.244.326,9 ton.

DODATKI ZIMOWE DO OPŁAT PORTOWYCH NA BAŁTYKU.

Z dniem 15 bm. obowiązywać zaczęły t. zw. opłaty zimowe w portach w Tallinnie i Helsinkach, są one o 25 proc. wyższe od opłat normalnych. W Królewcu i w Rydze opłaty zimowe zaczną obowiązywać z dniem 15 listopada. Pobieranie podwyżek do opłat portowych w okresie zimowym spowodowane jest trudnościami utrzymania portów na Bałtyku z powodu pojawiania się lodów, przyczem nawigacja w wielu z nich utrzymywana może być jedynie przy pomocy lodołamaczów.

W porcie gdyńskim *żadnych dodatkowych opłat w okresie zimowym niema.*

BILANS PŁATNICZY HANDLOWEJ FLOTY NIEMIECKIEJ.

Ogólna suma wpływów z zagranicy, jakie otrzymała w roku 1933 handlowa flota niemiecka wyniosła 407 miljonów marek niemieckich, po odliczeniu sumy wydatków tejże floty zagranicą, wynoszących 214 miljonów marek, otrzymujemy czystą nadwyżkę wpływów w sumie 193 mil. marek niemieckich. Porównanie z latami 1932 i 1928 wykazuje bardzo poważny spadek tej pozycji,

mianowicie w roku 1932 nadwyżka wynosiła 240 miljonów marek, zaś w roku 1928 — 545 mil. marek.

WŁOSKIE PLANY SILNIEJSZEGO ZWIĄZANIA SIĘ Z PÓŁNOCĄ.

Włoskie plany penetracji żeglugowej na morza północnej Europy sięgają bardzo daleko. Owocowa linja italska, której pierwszy statek „Frutta d'Italia" przybywa do nas już 22 listopada, a następujące będą przybywać w odstępach 10—15 dniowych, połączy Gdynię nietylko z portami półwyspu i Sycylji, lecz również z portami Somali, skąd z przeładunkiem w Italji odbywać się będzie przeładunek bananów i innych produktów kolonjalnych. Dystans Göteborg — Somali przebiegł nowy motorowiec włoski w rekordowym dla tej linji czasie — 24 dniach.

Linja bezpośrednia Palermo — Gdynia, z poprzedniem przejściem przez Genuę, Neapol, Catanię, Messynę i z zawijaniem w drodze powrotnej do Stockholmu i Göteborga jest w zarządzie Marsano & Ballestriero w Genui. Linja ta nie jest jedyną, którą zaprojektowało to towarzystwo w kierunku północnym. Druga linja złączyć ma te same porty włoskie z Gdańskiem i Finlandją, trzecia — z portami Norwegji i Danji, czwarta — z Liverpoolem. W każdym wypadku chodzi przedewszystkiem o szybką komunikację dla owocowego eksportu Italji i o nawiązanie szybkich bezpośrednich połączeń morskich konkurujących z kolejowemi i powolnemi morskiemi w drugim rzędzie.

W kierunku Polski objawia się szczególnie silne zainteresowanie włoskich kół żeglugowych, które doceniają nasze możliwości ekonomiczne. Do portów polskich jak widać z powyższego, projektuje się nie jedna, lecz dwie linje, oczywiście linja Italja—Gdańsk—Finlandja zawadzi również o Gdynię, więc w razie jednakowej gęstości ruchu na obu tych linjach będziemy mieli 6 razy w miesiącu włoskie linjowce bezpośrednio z Sycylji w Gdyni.

Prócz tego genueński korespondent tygodnika „Fairplay" dowiaduje się jakoby „Cantieri Navali Riuniti dell „Adriatico" były zainteresowane w organizacji stoczni dla naprawy statków w Gdyni. Wiadomość tą podajemy z obowiązku informacyjnego, gdyż świadczy ona o dążności do robienia interesu z Polską.

OSLO POWERS BĘDĄ WYSTĘPOWAĆ SOLIDARNIE NA KONFERENCJI MIĘDZYNARODOWEJ W LONDYNIE.

W Oslo odbyła się konferencja skandynawskich armatorów z udziałem również Holandji. Jest rzeczą znamienną, że Finlandja, która bierze zazwyczaj udział w innych morskich konferencjach państw skandynawskich, w tej konferencji udziału nie brała, ale zato brała udział Holandja, która ma dwa punkty wspólne z krajami północnemi: 1) rozwinięty przemysł okrętowy, pracujący równorzędnie i konkurencyjnie z przemysłem okrętowym angielskim i 2) wysoki standard życiowy i wysokie płace w żegludze morskiej.

Scandinavian Shipping Gazette w Kopenhadze wyraźnie określa trzy skandynawskie marynarki i Holandję jako „Oslo - powers", które powzięły zgóry pewne uchwały i będą występować solidarnie na przyszłej międzynarodowej konferencji w Londynie w sprawach sanacji w żegludze morskiej.

Wraz z Holandją marynarki skandynawskie reprezentują ok. 7 milj. t. tonażu okrętowego i znaczny przemysł okrętowy duński, holenderski i szwedzki, podczas gdy norweski przemysł okrętowy jest jeszcze mało rozwinięty; zato tonaż norweski reprezentuje przeszło połowę interesów żeglugowych nowego bloku żeglugowego.

SKUTKI PRAWNE PRZEJĘCIA FUNKCYJ MAKLERA OKRĘTOWEGO PRZEZ ODBIORCĘ TOWARU.

Tribunal de Commerce w Brukseli wydał orzeczenie w sprawie o poważniejszem znaczeniu. Tematem rozprawy były czynności odbiorcy ładunku, który działał równocześnie jako agent okrętu przy wyładowaniu z duńskiego statku „London" drzewa, przywiezionego z Leningradu do Brukseli. Stosownie do umowy frachtowej (czarteru) odbiorca ładunku miał wyznaczyć maklera, jednakże postanowił on załatwić wszystko sam. Ładunek miał być wyładowany tak prędko jak statek mógł go wydawać, w normalnych godzinach pracy i przestojowe określone zostało w wysokości 20 £ za dobę.

Wyładunek rozpoczął się dopiero w trzy dni po przybyciu statku i kapitan obciążył odbiorcę kosztami 60 £; sąd pierwszej instancji orzekł jednakże przeciwko statkowi, ponieważ kapitan zaniedbał zrobienia protestu. Kapitan twierdził natomiast, że odbiorca towaru, działający w charakterze agenta okrętu winien odpowiadać za swą niezdolność uzyskania przestojowego od odbiorcy. Obowiązkiem bowiem agenta okrętowego (maklera) jest powiadomić kapitana o wszystkich przepisach i formalnościach, które należy przestrzegać przy wyładowaniu, gdyż w rękach agenta spoczywa dopilnowanie praw statku przy tego rodzaju formalnościach. W takim wypadku agent nie może być zwolniony od odpowiedzialności, gdyż równocześnie jest on odbiorcą i winien być zasadzony, gdyż jako agent statku nie pouczył kapitana o potrzebie zastosowania formalnego protestu.

Pomoc okazywana przez agenta okrętowego kapitanowi jest jego zasadniczym i pierwszym obowiązkiem, to znaczy w tym wypadku winien on objaśnić kapitanowi kroki, które należy poczynić ażeby interesy właściciela statku nie ucierpiały. Z tych motywów agent okrętowy, który był równocześnie odbiorcą ładunku został jako agent okrętu zasądzony na pokrycie wszystkich strat na jakie naraził właścicieli okrętu przez to, że zaniedbał udzielenia kapitanowi potrzebnej pomocy i rady.

Od czasu do czasu zdarza się i w naszym porcie, że obowiązki maklera (agenta) okrętowego wykonuje sam odbiorca lub nadawca towaru. W takich wypadkach, które nie można uważać za normalne, wykonujący zastępczo funkcje agenta okrętowego pamiętać winien o odpowiedzialności jaka na nim przez to ciąży. Interes statku, który reprezentuje agent okrętowy i interes odbiorcy, wzgl. nadawcy towaru są tak odmienne, a często sprzeczne ze sobą, że należy z dużą ostrożnością i starannością wykonywać taką podwójną funkcję, pamiętając zawsze *w jakim* charakterze, w którym wypadku się działa i czy zostały ściśle wykonane przejęte na siebie obowiązki.

ROZBUDOWA PORTU W SALONIKACH.

Zamierzone roboty nad rozbudową portu w Salonikach mają kosztować 105 miljonów drachm. Rozpisany na wykonanie tych robót konkurs międzynarodowy ma być zamknięty w dniu 14 stycznia 1935 roku.

Warunki konkursu podawane są do wiadomości przez wydział finansowy Zarządu portu w Salonikach.

Wiadomości celne, importowe i eksportowe

SPRAWA EKSPORTU BEKONÓW I IMPORTU ŚLEDZI W ROKOWANIACH POLSKO - ANGIELSKICH.

W związku z postępem rokowań handlowych z Anglją nastąpiła między przewodniczącymi delegacji polskiej i angielskiej wymiana listów, ustalająca, iż z jednej strony rząd Zjednoczonego Królestwa nie wprowadzi przed dniem 31 grudnia żadnych nowych warunków, które mogłyby pogorszyć obecny stan w odniesieniu do eksportu bekonów z z Polski do W. Brytanji, z drugiej zaś strony — rząd polski obniży cło na śledzie świeże, importowane z Anglji przez porty polskiego obszaru celnego — do wysokości 1 zł od 100 kg, a na śledzie solone, importowane tą samą drogą, do wysokości 16 zł za beczkę.

Zarządzenia powyższe będą obowiązywały do 31 grudnia 1934 r. Stanowią one pierwszy rezultat polsko - angielskich rokowań o nowy traktat handlowy. Dalsze rokowania są w toku.

PRZEPISY O ZNAKACH HANDLOWYCH W PALESTYNIE.

Polsko - Palestyńska Izba Handlowa komunikuje, iż Rząd Palestyński zamierza z dn. 1 stycznia 1935 r. wykonywać ściśle przepisy ustawy o znakach handlowych (ustawa z roku 1929: Official Gazette Nr. 227 i 230), na wykonanie których nie zwracano dotychczas należytej uwagi.

Producenci towarów, oznaczonych znakami handlowemi, markami ochronnemi, wzgl. właściciele patentów, winni zatem zarejestrować znaki, marki i patenty w Palestynie, nie bacząc na rejestrację tychże w innych krajach. Jeżeli rejestracja nie nastąpi, to towary będą narażone na konfiskatę w w chwili wejścia do portów palestyńskich.

Wspomniana Izba oświadcza gotowość udzielania producentom polskim wszelkich informacyj w zakresie rejestracji znaków handlowych za opłatą na rzecz Rządu Palestyńskiego. (Według informacji Registratora patentów, znaków etc. Rządu Palestyńskiego z dnia 27. 5. 34., Nr. R. T. M. 3. Gen., opłata za informację wynosi £P. 1,250).

NOWY WYKAZ KONTYNGENTÓW WE FRANCJI.

Ogłoszony został wykaz kontyngentów importowych ustalonych na okres od 1. 10. 34 r. do 31. 12. 1934 roku. Kontyngenty specjalne przyznano Polsce w zakresie następujących artykułów: klej (poz. 325) — 56 q, ubrania męskie i chłopięce (z poz. 460E) — 10.255 kg., damskie i dla dziewczynek (z poz. 460E) — 2.061 kg., meble gięte (z poz. 590) — 43 q.

Prócz towarów dotychczas skontyngentowanych ogłoszona została nowa lista towarów przemysłowych, których przywóz uzależniony jest od pozwolenia Gen. Dyrekcji Ceł wydanego na wniosek Min. Handlu, oraz lista kontyngentów rolniczych.

NOWE ZARZĄDZENIA KONTYNGENTOWE W HISZPANJI.

Wysokość kontyngentu na węgiel w IV kwartale rb. ustanowiona została w wysokości 7205 t., co odpowiada przeciętnemu importowi w ostatnich trzech latach. Rozdział kontyngentów między poszczególne państwa przeprowadza międzyministerjalna komisja dla handlu zewnętrznego.

Dekretem z dnia 13 września 1934 r. wprowadzony został tymczasowy zakaz importu stearyny (poz. 809 i 810) tar. celnej hiszp.) Jednocześnie upoważnione zostało ministerstwo przemysłu i handlu do udzielania specjalnych okresowych kontyngentów na import stearyny surowej i obrobionej, przyczem jako baza będzie służyć przeciętny import w latach 1931, 1932, 1933.

ZWYCZAJE HANDLOWE W FINLANDJI.

Dokładna znajomość zwyczajów handlowych rynku zagranicznego ułatwia w poważnym stopniu ekspansję gospodarczą na terenie danego kraju i przyczynia się do utrwalenia nawiązanych stosunków. W Finlandji, gdzie cały handel jest zasadniczo oparty na zaufaniu nabywcy do dostawcy, sprawa ta ma specjalną doniosłość.

Nawet największe, miljonowe tranzakcje zawarte bywają na zasadzie osobistej rozmowy lub za pośrednictwem telefonu. Jasnem jest, że każdą tranzakcję, nawet najdrobniejszą potwierdza się pisemnie, jednak warunki dostawy, rozpłaty itp. związane z daną tranzakcją ustalone są w drodze porozumienia ustnego i są obowiązujące dla obydwu stron. Dlatego też ważnem jest, by obie strony ściśle znały terminologję handlową.

Położenie geograficzne Finlandji spowodowało, iż większość tranzakcyj zagranicznych kraju odbywa się z reguły „F. O. B." lub „C. I. F.", prócz tranzakcyj z Rosją, opartych na klauzuli franco wagon „stacja graniczna". Oferty oparte na klauzuli „ab Fabrik", „ab Lager", „frei an Schiffsseite"; — port załadowania (Franco l'usine, Franco depot, Franco au long du bord du navire — „FAS") — nie są przyjęte, gdyż utrudniają kalkulację ceny.

Stosownie do przyjętych w Finlandji zwyczajów handlowych pojęcie „FOB" (free on Bord, franco rendu au bord du navire) oznacza, że dostawca dostarcza towar aż do portu nadawczego i ładuje towar na statek, wyznaczony przez nabywcę towaru, to znaczy, że dostawca ponosi wszelkie ryzyko i wszystkie koszta, również cło eksportowe, aż do załadowania towaru na statek. Nabywca natomiast zajmuje się wynalezieniem statku, pokrywa asekurację morską towaru i informuje dostawcę towaru, kiedy statek wychodzi. Z chwilą załadowania towaru na statek odbiorca przyjmuje na siebie całe ryzyko. Odbiorca fiński z reguły żąda przesłania oryginalnego konosamentu bezpośrednio lub za pośrednictwem banku względnie firmy spedycyjnej. lub jego zastępcy np. spedytora w porcie nadawczym natychmiast po załadowaniu. Odpis konosamentu wysyła się zazwyczaj statkiem, na którym towar został załadowany. W szeregu krajów środkowo - europejskich (jak np. Belgja i Holandja) nadawca towaru przesyła odbiorcy jedynie tak zw. „dowód naładowania" (Ladequittung), jednak Finowie żądają od eksporterów holenderskich i belgijskich przedłożenia oryginalnego konosamentu, co ułatwia odbiorcy nietylko zorjentowanie się w oznakowaniu, wadze itp. ładunku nadchodzącego, ale ułatwia mu również sprzedanie towaru „przypływającego". Konosament przedstawia dla kupca fińskiego prawdziwy dokument wartościowy, który w każdej chwili może spieniężyć lub zastawić. Moment reklamacyj towaru kończy się, stosownie do istniejących w Finlandji zwyczajów przy tranzakcji „FOB", w chwili nadejścia do portu przeznaczenia (port wyładowania). Różni się to od interpretacji belgijskiej, holenderskiej i amerykańskiej (U. S. A.), gdzie nabywca towaru musi reklamować niedokładność jeszcze przed załadowaniem towaru na statek.

Klauzula „CIF" (koszta, fracht i asekuracja) wymaga od nadawcy towaru dostarczenia towaru aż do portu wyładowania (portu przeznaczenia), przyczem nadawca ponosi koszta frachtu, asekuracji morskiej i lądowej od miejsca wysłania do portu odbiorczego (wyładowania). Asekuracja musi o 10 proc. przewyższać zafakturowaną wartość ładunku i musi być uskuteczniona w pierwszorzędnem ogólnie znanem towarzystwie asekuracji morskiej, przyczem transport morski i lądowy odbywa się wyłącznie na ryzyko odbiorcy.

Klauzula „CIF" przewiduje pozatem odbiór towaru „FAS", interpretowane w Finlandji jako „An Schiffsseite" (port wyładowania). co poważnie różni się od postanowień klauzuli „fas" w St. Zjedn. A. P., Belgji, Holandji gdzie „fas" (port wyładowania) interpretowane jest jako „Ware im Schiffsraum", to znaczy, że odbiorca ponosi koszta wyładowania ze statku, według zaś fińskiej interpretacji „fas" — port wyładowania oznacza, że koszta wyładowania do wagonu, składu, samochodu, przystani, ponosi dostawca towaru.

WIDOKI ZBYTU SKRZYŃ W HOLANDJI.

W Holandji sprzedawane są przedewszystkiem skrzynie do mleka kondensowanego i margaryny. W ogólności stawiane są wymogi, by skrzynie były obrobione solidnie z desek równoległych i z ostremi kantami, wolne od rys i pęknięć.

Dokładne ustalenie wymogów nastąpić winno w drodze korespondencji między wytwórcą skrzyń, a ich odbiorcą, który będzie mógł w najdrobniejszych szczegółach podać, jakiego rodzaju i jak wykonane skrzynie są mu potrzebne.

Ogólnie biorąc spotyka się na rynku holenderskim następujące typy kompletów skrzynkowych (terminologja w języku niemieckim):

1) beideseitig Glattenschnitt,
2) einseitig „
3) beideseitig Feinschnitt,
4) einseitig „
5) einseitig gehobelt.

Odbiorcy żądają, by listwy były przymocowane gwoździami, deski dublowane (spajane) są albo za pomocą sklejania, albo fugowania, by deski były jednakowej grubości, a poszczególne części skrzyń, winny być spajane w komplety drutem (nakrywki, boki, spody i listewki).

Ostatnio uzyskuje się za skrzynie do mleka kondensowanego: Fl. 24 za mtr.³ cif Rotterdam, Amsterdam.

Odbiorcy wyrażają opinję, że przy dostawach polskich skrzyń drewno nie jest zupełnie suche, wobec czego musi być w rubryce przesuszane i czasem się zdarza, że drzewo dostarczone drogą wodną podczas przesuszania pęka. Przy transporcie lądowym potrzeba suszenia odpada. — Zwłaszcza drzewo transportowane wodą w zimie, przychodzi często na miejsce przeznaczenia w stanie mokrym. Pozatem bywa, że drewno posiada sęki lub jest zgniłe i słojowate.

Zachodzą również wypadki, niedostatecznie dokładnej obróbki. Z tego też powodu wytrzymałość desek jest różna, jak również ich szerokość, czego nigdy nie spotyka się u skrzyń wyrobu holenderskiego.

Trzy fabryki:

1) N. V. Emballage Fabrieken van en Bergh, Rotterdam,
2) V. d. Lugt. Rotterdam,
3) Vasserveld & Co, Leerdam

zawiązały koncern, celem zmonopolizowania całej produkcji kompletów skrzynkowych i wyłącznego dostarczania ich na rynek krajowy. Fabryki te zabiegają u władz holenderskich o wprowadzenie premji dla wyrobu skrzynek krajowych, przez co usunie się bezrobocie panujące w tej branży, uruchamiając w odpowiednich rozmiarach rodzimą produkcję. P. I. E.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 WRZEŚNIA DO 7 PAŹDZIERNIKA 1934 R.

ALGIER. Przepisy o obowiązku znakowania niektórych towarów importowanych do Francji dotyczą także rynku algierskiego. Należy zwrócić specjalną uwagę na dekret o znakowaniu wyrobów szklanych (z dnia 29. 8. 1934 r.) których import do Algieru nie jest wyjątkowo skontyngentowany, a podlega tym ograniczeniom we Francji.

Odnośny dekret postanawia, że wyliczone niżej artykuły mogą być wprowadzone do Francji dla celów konsumcji, przyjęte do składu lub do obiegu, wystawiane na sprzedaż, sprzedawane itp., tylko pod warunkiem posiadania napisów alfabetem łacińskim, wskazujących ich pochodzenie, niezacierających się i widocznych: kubki szklane i z kryształów; gruszki szklane do lamp elektrycznych otwarte bez dodatków; wyroby ze szkła dętego itp. oraz wszelkie wyroby szklane osobno niewymienione za wyjątkiem zwierciadeł, szkła szybowego i wystawowego, szkiełek do zegarów, okularów i szkieł optycznych, szkliwa, tub szklanych zwyczajnie ciętych i płyt fotograficznych.

BELGJA. Zainteresowane czynniki belgijskie zwróciły się ostatnio do belgijskiej Komisji Gospodarczej Międzyministerjalnej celem skontyngentowania wwozu do Belgji drobiu, grzybów, mączki kartoflanej i moreli.

Rząd belgijski postanowił skontyngentować wwóz torfu (lignite et briquettes de lignite).

Opłata wwozowa ma wynosić 5,— fr. od tony.

Data wprowadzenia w życie powyższej decyzji nie została jeszcze ustaloną.

BRAZYLJA. W myśl dekretu Rządu Brazylijskiego Nr. 24432 towary eksportowane z Brazylji, a zawarte w statystyce oficjalnej pod poz. „różne", zostały zwolnione od przymusu odprowadzania dewiz po kursie oficjalnym do Banco do Brasil. Wobec powyższego eksporterzy tych towarów mają prawo do sprzedaży uzyskanych dewiz z wolnej ręki, po kursie około 30% wyższym od kursu utrzymywanego przez Banco do Brasil.

Główniejsze z tych artykułów są następujące: smalec, wosk pszczelny, obuwie, włosie, krew, kryształy, mika, tłuszcze, materjały bawełniane, kakao w proszku, otręby, włókno „piassawa", ipecacuana, siemię bawełniane, tytoń zwijany, cygara i papierosy, zioła lekarskie, makuchy lniane, mięso solone-suszone, tłuszcze zwierzęce, skóry wyprawne, przetwory mięsne, jaja, mangan, ruda żelazna, spirytus, kije do mioteł, esencje i perfumy, mączka z manioki, guarana, orzeszki amerykańskie, babassu, tytoń kręcony, masło kakaowe, „paina" (rodzaj bawełny pierzastej).

BUŁGARJA. Wydostanie należności, które powstały w r. 1932 z tytułu dostaw towarów zagranicznych, jest możliwe w myśl decyzji Banku Narodowego tylko w drodze kompensaty za wywóz następujących artykułów bułgarskich: węgla kamiennego, olejku różanego, wina, wódek, kaoliny, minerałów, drzewa w stanie surowym i półobrobionym prócz sosnowego i podkładów kolejowych.

CYPR. Dekretem z dnia 1 sierpnia 1934 r. podwyższone zostały stawki celne na jadalne i niejadalne oleje.

ESTONJA. Na mocy rozporządzenia z dnia 21 września 1934 r. wprowadzony został zwrot cła za materjały do opakowania (blacha cynkowa), słodyczy, mleko skondensowane i ryby.

Projektowaną jest zmiana taryfy celnej estońskiej: obniżone ma być cło na surowce i półfabrykaty, wełnę surową, grafit, blachę aluminjową, surowce dla produkcji szkła, wyroby chemiczne i kosmetyczne. Zwyżką mają być objęte garbowane i farbowane skóry zajęcze. Na mocy wymiany not między Estonją i Litwą, zniesiony został przymus legalizacji świadectw pochodzenia między obu krajami.

FINLANDJA. Z mocą obowiązującą od dnia 18 września 1934 r. wprowadzony został zakaz importu jabłek (poz. 73 fin. taryfy celnej). W wyjątkowych wypadkach może ministerstwo Gospodarstwa udzielić licencyj. Rozporządzenie to powstało na skutek wielkiej podaży jabłek estońskich, co spowodowało ogromną zniżkę ceny sprzedażnej tego artykułu.

Decyzją Rady Min. z dnia 20 września 1934 r. obniżone zostały premje eksportowe na masło, ser, jaja, wieprzowinę soloną i wędzoną, wieprzowinę in-

nego rodzaju, świnie rzeźne. Przyczem premja eksportowa na masło obniżona została o 0.50 Fmk., a na jaja o 0,1 Fmk.

HISZPANJA. W dzienniku ustaw min. przemysłu i handlu ogłoszone zostało wyjaśnienie, że worki jutowe i lniane wylepione z wierzchu papierem, a służące jako opakowanie dla smoły lub innych produktów kleistych. clone są według poz. Nr. 1208 t. j. 0,92 pesetów od 1 kg netto.

HOLANDJA. Skontyngentowany został import do Holandji wstążek, tasiem i sznurowadeł bez gumy: a) z czystego jedwabiu, ze sztucznego jedwabiu, lub z jedwabiu mieszanego ze sztucznym. b) z bawełny, c) z innych surowców, oraz wstążek i tasiem z gumą. Wstążki, taśmy i sznurowadła bez gumy wykonane z wełny lub półwełny nie są objęte zarządzeniem. Jako rok bazowy przyjęto r. 1932, a wysokość przysługującego kontyngentu ustalono na 25%.

ŁOTWA. Tranzakcje kompensacyjne nie mogą być zawierane przez firmy prywatne, tylko przez instytucje rządowe. Pozatem zawieranie tranzakcyj takich jest utrudnione, ponieważ Min. Finansów stoi na stanowisku, że drzewo, len, masło i inne towary, które stanowią główny przedmiot eksportu łotewskiego i dostarczają dewizy, nie mogą stanowić przedmiotu kompensaty.

W myśl zarządzenia Komisji Walutowej ogłoszonego 7. 9. 1934 wpłaty w walucie obcej na rachunek bieżący mogą być dokonywane jedynie za specjalnem zezwoleniem Komisji. Otwarte uprzednio rachunki zostaną zamknięte, o ile komisja nie zezwoli na ich dalsze prowadzenie.

Operacje związane z transportem kolejowym podlegają w myśl zarządzenia z 22. 9. 34 również zezwoleniu Komisji Walutowej.

PALESTYNA. Na mocy dekretu z dnia 6 września 1934 r. dozwolony jest wolny od opłat celnych import papieru krepowego w rolkach o długości nie mniej niż 500 m., sprowadzanego dla celów przemysłowych. Zabroniony został na okres trzech miesięcy (październik do grudnia włącznie) import pszenicy.

Rząd Palestyński postanowił wprowadzić świadectwa pochodzenia dla wszelkich importowanych towarów.

SYRJA. Ustanowione zostało nowe cło na cukier, które wynosi w taryfie normalnej 225 piastrów syr., w taryfie maksymalnej 450 syr. piast. od 100 kg.

SZWAJCARJA. Z dniem 6. 10. 1934 r. skontyngentowano przywóz transmisyj skórzanych, waty z celulozy, fartuchów kauczukowych. owoców surowych, serów. nici jutowych, celuloidu, blachy miedzianej. lamp i świeczników oraz nasion jarzyn, drzew itd. (poz. 205 taryfy celnej). Podwyższono pozatem cło na owoce suszone, ceratę oraz ustanowiono podatek wewnętrzny w wysokości 2 fr. szw. od 100 kg. pobierany przez Centralę Importu Pasz. od ziemniaków sadzeniaków.

TURCJA. Ustalone na okres od 1 października 1934 r. do 31 marca 1935 r kontyngenty przywozowe podzielone są w sposób następujący: lista S zawiera te towary, które mogą być przywożone bez ograniczeń, a lista KL te towary, które bez ograniczeń kontyngentowych mogą być przywożone z krajów, mających z Turcją umowy clearingowe lub z tych, z któremi Turcja ma dodatni bilans handlowy i które nie stosują ograniczeń wobec przywozu towarów tureckich. Minister Gospodarki ma prawo ogłosić na 40 dni naprzód, że przywóz towarów z listy S całkowicie lub częściowo zostaje zastrzeżony krajom wyżej wymienionym. Lista V zawiera towary, które mogą być przywiezione za pozwoleniem fachowych Ministerstw. Lista K ustala kontyngenty globalne, które są rozdzielane równomiernie na poszczególne miesiące. Towary z listy T dopuszczane są tylko z krajów, które stosują wobec Turcji ułatwienia przywozowe lub sprowadzają towary na potrzeby swych monopoli. Lista M, która zawierała kontyngenty specjalne dla poszczególnych krajów, została zniesiona wobec zawarcia z krajami temi układów gospodarczych.

WĘGRY. Zniesioną została wprowadzona rozporządzeniem z dnia 3 maja 1934 reglamentacja importu wełny owczej i sztucznej. Dekretem z dnia 21 września 1934 r. wprowadzony został przymus znakowania krajem pochodzenia wszelkiej odzieży z filcu dla mężczyzn i chłopców.

WIELKA BRYTANJA. Przyjęty został projekt wprowadzenia przymusu znakowania krajem pochodzenia radjoaparatów i ich części.

WŁOCHY. „Gazzetta Ufficiale“ z dnia 22 września 1934 r. ogłasza dekret król. z dnia 20 września 1934 r.. Nr. 1490. który postanawia, iż pochodne destylacji olejów mineralnych z poz. 644a) taryfy celnej, sprowadzane przez koleje państwowe dla funkcjonowania drezyn, uwolnione będą od cła ad valorem i taksy sprzedażnej.

Dekret król. Nr. 1494, z dnia 20 września 1934 r. ustanawia na okres próbny do dnia 30. VI. 1935 zwrot cła za surowce pochodzenia zagranicznego, używane dla produkcji samochodów.

Dekretem król. Nr. 1495 z dnia 20 września br. uwolniony został od cła importowego specyficznego i ad valorem spirytus butyliczny potrójny (ex poz. 769), przeznaczony do wyrobu piżmo-xylenu, z zachowaniem zasad i warunków. które ustali Ministerstwo Finansów.

Możliwości handlowe i eksportowe

FIRMY POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Kupiec polski wyjeżdża na stałe do Indyj Brytyjskich i chciałby nawiązać kontakt z firmami eksportowemi zainteresowanemi tamtejszym rynkiem. — E/24757/3B/Ch.

Firma niemiecka prosi o oferty na otręby pszenne i żytnie, melasę, wytłoki buraczane i kiełki słodowe. R/24541/38/Pi.

Firma niemiecka prosi o oferty na cebulę, groch. fasolę, mak i chrzan. R/24110/21/Pi.

Poważna firma drzewna w Indjach Brytyjskich pragnie nawiązać kontakt z polskimi eksporterami. P/24152/40/MM.

Firma drzewna w południowej Francji posiada licencje na import drzewa tartego z Polski i szuka kontaktu z krajowymi producentami. P/24122/40/MM.

Firma marokańska interesuje się dostawą opakowań drewnianych do przetworów owocowych. P/24028/35/MM.

Firma szwedzka poszukuje większych partyj dykty i innych gatunków drzewa nieprodukowanych w Szwecji. P/24340/40/MM.

Firma francuska poszukuje znaczniejszych partyj kopalniaków. P/24521/40/MM.

Firma holenderska interesuje się importem z Polski gumy na szelki i podwiązki. P/23035/64/M.

Firma brukselska poszukuje fabrykantów części kauczukowych mających zastosowanie w przemyśle węglowym. P/23988/63/Sz.

Firma egipska interesuje się dostawą artykułów sanitarnych wszelkiego rodzaju. P/24224/59/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Sprawy komunikacyjne i taryfowe

REWIZJA TARYF KOLEJOWYCH.

Zgodnie z zarządzeniem P. Ministra Komunikacji przystąpiono do rewizji taryf kolejowych, która ukończoną ma być w takim terminie, by wyjść mogła w druku 1 stycznia 1935 roku.

Pracę tą powierzono Międzyministerjalnej Komisji, która zaprojektowała już odnośne zmiany, idące jedynie w kierunku uproszczenia całej taryfy, natomiast *nie przewiduje dalszych zniżek taryf, a tembardziej globalną obniżkę.* Zasadnicze zmiany zaprojektowane są następujące:

1) Zmiana formy. Taryfa podzielona ma być na poszczególne zeszyty, obejmujące pewne grupy towarów, n. p. taryf naftowych, drzewnych, budowlanych i t. d.
2) Zmiana terminologji. Dotychczasowe „normalne" taryfy zwać się będą „zasadniczemi", dotychczasowe „wyjątkowe" — „specjalnemi". Sporadycznie udzielane ulgi taryfowe ogłaszane w aneksie, nazywać się będą „wyjątkowemi".
3) Zmiana klasyfikacji. Dotychczasowe 17 klas zmniejszone zostaną do 16 przez połączenie klas 1 i 2.
4) Zmiana systemu taryf drobnicowych. Mają być wprowadzone 2 klasy drobnicowe każda z 2 normami wagi: I kl. do 1000 kg i ponad 1000 kg, II — do 2000 kg i ponad 2000 kg.
5) Zmiana norm wagi klas wagonowych. Dotychczasowa rubryka „a" zmniejsza się z 10.000 kg do 5.000 kg, zaś rubr. „b" z 15.000 kg do 10.000 kg.
6) Zmiana baremu. Różniczka pozioma zaczyna się od najtańszej klasy 16 od stawki 4,20 gr. za 1 tono-kilometr i podwyższa się stopniowo o 0,84 gr. do następnej klasy. Najwyższa stawka w 1 klasie równa się 16,80 gr.

Dalej czytamy:

„Zgodnie z decyzją Pana Ministra, poza zniżką wynikającą z obniżenia minimalnej normy wagi rubryki podstawowej i związanej z nią zniżki rubryki 5-cio tonnowej *projekt nie przewiduje generalnej obniżki klas zasadniczych i taryf specjalnych.* Pewne zniżki wynikają też z częściowej przebudowy układu klas zasadniczych, przyczem jednak *pociągnie to za sobą podwyżki na bliższych odległościach taryfy drobnicowej i droższych klas wagonowych,* jednak gospodarczo podwyżki te nie będą uciążliwe, gdyż ilość przewozów na te odległości jest minimalna, a najdroższe towary, dotknięte tą podwyżką w nieco większym rozmiarze, zniosą ją, lub przejdą na samochody. Ogólna obniżka jest też zbędna z tego powodu, że w ciągu ostatnich 2 lat polityka taryfowa nastawiona była wybitnie w kierunku zniżkowym i na tych odcinkach, na których było to uważane za potrzebne, zniżki zostały przeprowadzone i są dalej przeprowadzane niezależnie od rewizji taryfy".

Na ostatniem posiedzeniu Komitetu Taryfowego Państwowej Rady Komunikacyjnej dnia 15. X. wyłoniona została ścisła komisja, składająca się z 12 przedstawicieli poszczególnych grup przemysłowych oraz przedstawiciela Min. Skarbu, Handlu i Rolnictwa — która rozpatrzy przedstawiony przez Min. Komunikacji projekt rewizji taryf. Z pośród przedstawicieli ziem b. dz. pruskiej do komisji należą: inż. Okoniewski z Poznania (ziemiopłody i przetwory rolnicze), Dr. Drażdżyński z Poznania (cukier), inż. B. Nagórski z Gdańska i dyr. Michalewski z Gdyni (sprawy portowe) i inż. A. Dziedziul z Chełmna (cement, wapno i ceramika). Komisja ta rozpoczęła dn. 22. X. swe prace.

Na temże posiedzeniu rozpatrzono i przyjęto przez Komitet Taryfowy 2 wnioski. dot.:

1) zmian przepisów i opłat kolejowych w portach polskich (wniosek Komisji Portowej) i
2) zmian taryfowych na przewóz materjałów ceramicznych (wniosek Komisji Kresowej).

Zainteresowani i mający specjalne życzenia przy rewizji taryf kolejowych zwracać się mogą do wymienionych osób w zakresie powierzonych im referatów. Podkreślić jednak należy, że wnioski o zniżki taryfowe, bez wskazania na źródła rekompensat i bez cyfrowych uzasadnień, miałyby przy obecnej pracy rewizyjnej niewielkie widoki powodzenia.

Inż. A. Dziedziul.

POLSKO - RUMUŃSKO - BUŁGARSKA TARYFA.

Z dniem 20 października br. mają być obniżone obecnie obowiązujące stawki opłat przewozowych polsko - rumuńsko - bułgarskiej taryfy towarowej artykułowej 10 na tytoń, 15 na świeże owoce, 39 na jaja, 13 na skóry. Obniżki te spowodowane są uwzględ-

nieniem ulg, przyznanych w międzyczasie ze strony P. K .P. na przewóz tytoniu ze względów na konkurencję kolei węgierskich i jugosłowiańskich oraz na przewóz jaj i owoców, ze strony kolei rumuńskich na przewóz jaj, owoców i tytoniu od granicy w Boteni i Giurgiu Port do granicy pod Grigore Chica Voda, a ze strony kolei bułgarskich na eksport owoców, jaj tytoniu, skór owczych i kozich oraz na zniesienie bułgarskiej opłaty portowej Russe port przy eksporcie.

ULGI W TARYFACH PORTOWYCH.

W najkrótszym czasie mają być ogłoszone następujące ulgi w taryfach portowych. W ramach taryfy wyjątkowej P. L. 3 na eksport pewnych kontyngentów cienkiego papieru pakowego obniżone mają być stawki opłat przewozowych przez stosowanie zamiast obecnych stawek kl. 11, stawek kl. 8, obniżonych o 40 proc., zaś na eksport papieru bezdrzewnego stawek kl. 8, obniżonych o 35 proc. Na przewóz spatu polnego z Gdyni do Katowic wprowadza się stawkę opłat przewozowych w wysokości 110 gr od 100 kg. Zawierające bór minerały z portów Gdyni i Gdańska będą przewożone do Rybnika z opustem 15 proc. od dotychczasowych stawek. Ulgę z poz. c. 1 aneksu na eksport koni przez suche przejścia graniczne rozszerzy się i na porty polskie. Specjalna ulga przyznana będzie na przewóz szmat między Gdynią i Gdańskiem a Grodnem i Białostokiem.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

PIERWSZY TRANSPORT CAŁOOKRĘTOWY ŚWIEŻYCH ŚLEDZI ANGIELSKICH W GDYNI. — PRÓBA SOLENIA.

Poraz pierwszy przybył do portu rybackiego w Gdyni w dniu 16. bm.. całookrętowy ładunek śledzi świeżych z Anglji na specjalnym statku - chłodni, norweskim ss. „Rimfrost".

Transport ten jest pionierski jak ze względu na wielkość partji (272.288 kg brutto) skrzynek: 1.856/2, 532/4 i 535/8, które mają odpowiednio po 80 kg, 45 kg i 22,50 kg netto), tak też ze względu na to, że część towaru zasolono do beczek. Jeśli ten eksperyment się uda, wówczas mogą nasze statki na morzu Północnem zawijać do Gdyni i tu śledzie będą solone. „Rimfrost" jest, jako znakomicie zbudowana i przystosowana do wszelkich przewozów łatwopsujących się towarów pływająca chłodnia, możliwie najlepszym statkiem do przewozu na duże odległości towarów świeżych. Podróż z Yarmouth do Gdyni „Rimfrost" odbył w 80 godzinach.

Zaznaczyć należy, że tej wielkości statków posiadających „wszystkie chłodzone luki" jest bardzo mało: w północnej Europie kursują jeszcze tylko parowce norweskie „Milford" i „Barford".

Urządzenia chłodnicze „Rimfrost'a" pracują na dwutlenku węgla i mogą utrzymać w ładowniach chłód do minus 10° C. Dwie ładownie w środku i na przodzie statku posiadają objętość 21.000 stóp sześc. ang. i mogą pomieścić 400 t. ryb morskich.

Z przywiezionego na „Rimfroście" towaru świeżego część odeszła do krajowych wędzarń dla przerobienia na towar wędzony i marynowany. Podkreślić należy, że dla celów wędzenia, opartego o towar importowany śledzie te są bezkonkurencyjne, dając przy równej cenie znacznie wyższą jakość aniżeli w partjach, jak dotąd, przywożonych na statkach z innych portów. Należy przypuszczać, że przywóz tych gorszych śledzi ustanie i jak wędzarnie tak i odbiorcy ich żądać będą wyłącznie tego najprzedniejszego towaru.

Druga część przywiezionego na statku towaru została zasolona w beczki. Solenie wprost w beczki śledzi świeżych, przywiezionych w skrzyniach, bez zastosowania sposobu solenia pośredniego t. zw. „overdays", ma olbrzymie znaczenie dla nas, gdyż pozostawi w kraju maximum robocizny (praca zasalania, beczki, sól) dając również towar jaknajtańszy, z kosztami handlowemi pozostającemi wyłącznie w krajowym obrocie. Co taki nowy przemysł oznacza dowodzi chociażby ilość potrzebnej soli — 40.000 kg tylko dla jednego małego statku. Między innemi fatalną dla tego przemysłu jest procedura dostarczenia soli przemysłowej za pośrednictwem Warszawy z Wapna, gdyż upływa 16 dni zanim sól zamówiona dojdzie do Gdyni. Niewątpliwie jednak przy odpowiednich organizacyjnych pociągnięciach Departament Akcyz i Monopoli w Warszawie może skrócić ten termin do kilku dni.

Gdyby nawet próba ze statkiem „Rimfrost" się nie powiodła, nie dowodzi to, że dowóz śledzi świeżych z morza Północnego do Gdyni dla solenia nie będzie w przyszłości możliwy. Podobnie jak w przewozach owoców południowych stosują coraz więcej nieduże statki frachtowe o szybkości 16—17 węzłowej, możliwem będzie zastosowanie podobnego typu statków i do przewozu śledzi, jeśli rezultatem ma być skrócenie podróży do miejsca solenia z 80 godzin na 45 godzin. Dzięki skombinowaniu tego solenia ze sprawą dostarczenia świeżego śledzia do wędzarń sprawa ta ma przed sobą dużą przyszłość,

KRONIKA

— **TRANSPORT SOWIECKICH SANDACZY.** W dniu 16. bm. duży motorowiec sowiecki „Sybir“ przywiózł w podróży okrężnej i wyładował przy nabrzeżu Polskiem 171 t. świeżych sandaczy w lodzie, dla potrzeb wędzarń położonych poza wybrzeżem. Tegoż dnia statek ten odszedł do Leningradu z pasażerami.

— **ZNACZNY RUCH W PORCIE RYBACKIM W GDYNI.** W ubiegłym tygodniu 6 statków w żegludze zagranicznej wyładowało ogółem 656 tys. kg śledzi solonych i świeżych. Wysłano koleją z portu 69 wagonów z rybą, z czego w jednym tylko dniu 13. bm. 27 wagonów. Oczekiwany jest szereg dalszych statków, gdyż sezon importowy jest już w pełni.

— **BRAK WAGONÓW - CHŁODNI DLA EKSPEDYCJI RYB MORSKICH.** W połowie i w końcu ubiegłego tygodnia zabrakło w porcie gdyńskim wagonów-chłodni dla przewozu ryb morskich. Brak ten odczuli wszyscy handlarze rybami. W sezonie największego nasilenia przewozów ryby świeżej z dalekomorskich połowów tego rodzaju braki poważnie zagrażają naszemu handlowi rybnemu hamując rozwój jego na większą skalę. Sprawa ta wymaga bliższego zbadania: byłoby może pożądane stworzenie biura kontroli i dostawy wagonów-chłodni dla potrzeb handlu rybami morskiemi, podobnie jak w swoim czasie, w okresie nasilenia przewozów węgla zostało stworzone przy dyrekcji kolejowej t. zw. „biuro węglowe“, regulujące dostawę kolejową do portów morskich węgla. Przewozy jaknajszybsze ryb morskich wymagają, oczywiście jeszcze znacznie większej i specjalnej opieki, aniżeli transporty węglowe.

— **TENDENCJA NA RYNKU ŚLEDZIOWYM.** Połowy na wysokości Yarmouth—Lowestoft już się rozpoczęły, jednakże ładowanie eksportowe na statki pierwszych partyj śledzi yarmouthskich rozpocznie się prawdopodobnie dopiero w ostatnich dniach miesiąca. Połowy są naogół dobre i jakość nowego yarmoutha — zadawalająca.

Dla śledzi norweskich wszelkich gatunków, włącznie ze śledziami islandzkiemi norweskiego połowu, tendencja jest mocna, gdyż zapasy już się mocno przerzedziły. Matjas islandzki ma obecnie dobry popyt, jak na naszym rynku, tak również na rynku szwedzkim, który konsumuje jego znaczne ilości.

— **BUDOWA ZAMRAŻALNI RYB MORSKICH.** Na ostatniem posiedzeniu zarządu Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni postanowiono przystąpić do budowy specjalnej zamrażalni przy Chłodni Rybnej. Zostanie rozpisany przetarg: jeden z inżynierów chłodniczych uda się zagranicę dla zapoznania się z nowoczesnemi zamrażalniami.

Dotychczas zamrażanie ryb odbywało się sposobem najbardziej prymitywnym, t. j. na wolnem powietrzu w komorach chłodniczych. Wystarczy porównać czasy mrożenia, ażeby ocenić znaczenie właściwej zamrażalni. Gdy mrożenie 1 tony ryb na powietrzu trwa sześć dni, to w zamrażalni proces ten trwa trzy godziny. Kosztorys nowej zamrażalni wynosi 80 tysięcy złotych. Zbyteczne jest nadmieniać, że urządzenie specjalnej zamrażalni w porcie rybackim w Gdyni, będzie miało doniosłe znaczenie dla dalszego rozwoju naszego rybołówstwa morskiego.

— **SOLONE ŚLEDZIE ISLANDZKIE BEZ GŁÓW.** W dniu 16. bm. szwedzki statek żaglowo-motorowy „Grane“ (204 n. t. r.), przywiózł z Goteborga do Chłodni Rybnej 200/2 i 10/1 beczek solonych śledzi islandzkich, bez głów. Śledzie bez głów już są zaprowadzone w Niemczech i w Palestynie: jest to pierwsza partja próbna takich śledzi wysłana do Polski. Zaletą ich jest większa pakowność do beczek, co dla handlu detalicznego ma zasadnicze znaczenie: np. w małej beczce zmieści się 250 sztuk śledzi bez głów, a z głowami tylko 200 sztuk. Cena jednej półbeczki oclonej. franco wagon Gdynia wynosi 36 złotych. Właścicielem towaru jest „Gdyński Import Śledzi“ w Gdyni.

— **ŚLEDZIE SOLONE Z POLSKICH POŁOWÓW „MEWY“.** W dniu 16. bm. statek linji regularnej „Śląsk“ wyładował w porcie rybackim 605/1 oraz 340/2 beczek śledzi solonych z polskich połowów na morzu Północnem. Śledzie te sortuje się w porcie rybackim Scheweningen, jednym z głównych ośrodków rybołówczych Holandji i dostarcza się je następnie do Rotterdamu, skąd partje tych śledzi zabierają do Gdyni statki Żeglugi Polskiej: „Śląsk“, „Chorzów“, lub „Cieszyn“. mające co piątek odjazdy z Rotterdamu i co wtorek przyjazdy do Gdyni. Obecnie firma „Mewa“ przygotowuje się do sortowania i przepakowywania tych śledzi częściowo we własnych magazynach w porcie rybackim w Gdyni.

— **ŚLEDZIE ISLANDZKIE.** W dniu 15. bm. norweski statek żaglowo-motorowy „Notre Dame des Dunes“ (91 netto ton rejestr., służy również do połowów), przywiózł do portu rybackiego 404/1 beczek śledzi islandzkich t. zw. „nachbehandelte“ z Haugesund. rybnego portu rozdzielczego w Norwegji. Odbiorcą towaru była firma Bloomfields w Gdyni.

— **ŚWIEŻE ŚLEDZIE Z HAMBURGA.** Statek regularnej linji Hamburg—Gdynia—Gdańsk, ss. „Tczew“ (Żegluga Polska) przywiózł w dniu 16. bm. z Hamburga 70 t. świeżych śledzi w lodzie. Partję tę wyładowano na nabrzeżu Polskiem (basen marsz. Piłsudskiego). Niemiecki ss. „Christian Russ“, przywiózł w linjowej podróży z Hamburga w dniu 19. bm. ok. 75 ton śledzi w lodzie, które wyładował na nabrzeżu Amerykańskiem, w Wolnej Strefie.

Należy mieć na uwadze, że statki, zwłaszcza w żegludze linjowej traktują partje śledzi równorzędnie z inną drobnicą i wyładowują je tam, gdzie dla statku jest wygodniej, to znaczy razem z inną drobnicą, ażeby uniknąć kosztownej zmiany miejsca wyładunku. Nie leży to jednakże w interesie odbiorców towaru. Celem spowodowania zawijania tych statków do portu rybackiego w Gdyni winni załadowcy śledzi w Hamburgu domagać się klauzuli w konosamentach: „wyładunek tylko w porcie rybackim, Gdynia“.

— **KONCENTRACJA EKSPEDYCJI ŚLEDZI ANGIELSKICH NA POLSKĘ W GDYNI I GDAŃSKU.** Na mocy porozumienia angielskich eksporterów z importerami śledzi solonych w Gdańsku i Gdyni dostawa tych śledzi na Polskę będzie się odbywać jedynie przez firmy importowe Gdańska i Gdyni. Żadna firma w Polsce nie będzie mogła bezpośrednio w Anglji nabyć dla siebie śledzi. Porozumienie to ma na celu wzmożenie obrotów firm importowych, osiedlonych w Gdyni i Gdańsku: przez zmianę dotychczasowego sposobu wysyłki śledzi bezpośrednio z Anglji do odbiorców w kraju — na handel śledziem angielskim z siedzibą w Gdańsku i Gdyni.

— **ŚWIEŻE ŚLEDZIE Z ANGLJI.** Dnia 22. bm. przybył z Lowestoft norweski parowiec-chłodnia „Borgund“ (132 netto t. r.), często zawijający do naszego portu. Przywiózł on 79,2 ton świeżych śledzi w lodzie. Cena tych śledzi za 50 kg netto, oclone — 25 zł. Właścicielem partji jest firma „Gdyński Import Śledzi“.

Komunikaty

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU NABIAŁU.

Masło.

Okres sprawozdawczy od 9—15 bm. stał pod znakiem zawartego w dniu 11 bm. polsko-niemieckiego porozumienia gospodarczego, na podstawie którego przyznano Polsce z ważnością do końca rb. kontyngent 120 wagonów masła. Na skutek tych możliwości eksportowych i przy uwzględnieniu osiągalnych z rynku niemieckiego cen, nastąpiła również zmiana sytuacji na rynku krajowym, przyczem ceny podwyższyły się do poziomu cen eksportowych — wahających się w uzależnieniu od gatunku od zł 2,40—2,80 za kg.

Rynek angielski spokojny. Masło polskie notowane jest 54—58 sh za cwt loco Londyn.

Jajka.

Tendencja w dalszym ciągu mocna. Za jajka prześwietlane z Poznańskiego płacono zł 105,— do 110,— za skrzynię 24-kopową. W drobnym hurcie płacono około zł 1,15 za mendel.

Wydawnictwa

„POLSKIE PRAWO PRZEMYSŁOWE".

Nakładem Polskiej Agencji Reklamy „PAR" Franciszek Krajna, w Poznaniu ukazała się w końcu zeszłego miesiąca na półkach księgarskich pożyteczna książka p. t. „Polskie Prawo Przemysłowe". Ujęcie i treść zagadnienia w tem wydawnictwie jest wyczerpujące i przejrzyste. Dzięki tym zaletom praca ta może być bardzo pożyteczną wskazówką dla zainteresowanych sfer gospodarczych.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

	Daty odjazdów — Dates of sailings			
s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Cieszyn	30. 10.	3. 11.	7. 11.	10. 11.
Capella	6. 11.	10. 11.	14. 11.	17. 11.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Gdynia — Wasa — (Północna Finlandja)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Annelise — z Gdyni 5/6. 11. s/s Nordland — z Gdyni 15/16. 11.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 28/29. 10. s/s Skjold — z Gdyni 18/19. 11.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s	Odjazdy — Sailings Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Minos	29. 10.	31. 10.
Niobe	5. 11.	7. 11.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 1. 11.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 7/8. 11.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 14/15. 11.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 31. 10.

s/s Marieholm — z Gdyni 7. 11. — z Gdańska 7. 11.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Frutta d'Italia — z Gdyni 24. 11.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 5. 11.
s/s Egon — z Gdyni — 19. 11.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 5/6. 11.
ż/m Erna — z Gdyni 19/20. 11.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 31. 10.
s/s Marieholm — z Gdyni 7. 11.

Do Aarhus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 31. 10. — z Gdańska 3. 11.

s/s Iwan — z Gdyni 14. 11. — z Gdańska 17. 11.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 15. 10.
s/s Marieholm — z Gdyni 31. 10.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe. Sp. z o. o.

s/s Neptun — z Gdańska 27. 10.
s/s Minos — z Gdańska 3. 11.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Hinrich	30. 10.	3. 11.
Victor	6. 11.	10. 11.
Tatti	10. 11.	13. 11.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 3. 11.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)

(Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 9. 11. — z Gdańska — 8. 11.
s/s Santiago — z Gdyni 29. 11. — z Gdańska — 29. 11.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów

(West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdyni 29. 10. — z Gdańska 27. 10.
s/s Jaederen — z Gdyni 12. 11.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norsweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Śląsk — z Gdyni 30. 10. — z Gdańska 2. 11. s/s Chorzów — z Gdyni 6. 11. — z Gdańska 9. 11.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek. z Rotterdamu w każdą sobotę. – Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen", odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Butt	29. 10.	31. 10.
Oscar Fridrich	1. 11.	3. 11.
Andromeda	5. 11.	7. 11.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.

Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Śląsk	30. 10.	2. 11.	7. 11.
Irisen	6. 11.	9. 11.	14. 11.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 29. 10. — z Gdańska 31. 10. s/s Condor — z Gdyni 8. 11. — z Gdańska 10. 11.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Proteus — z Gdyni 30/31. 10. s/s Theseus — z Gdyni 6/7. 11.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 6. 11. — z Gdyni 8. 11.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 31. 10. — z Gdyni 1. 11.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 31. 10. — z Gdyni 1. 11.

s/s Lublin — z Gdańska 6. 11. — z Gdyni 8. 11.

Do Leith — Grangemouth

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Helder — z Gdyni 26/27. 10. s/s Oder — z Gdyni 2/3. 11.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 28/29. 10. s/s Skjold — z Gdyni 18/19. 11.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 10/15. 11.

Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 10/15. 11.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iberia — z Gdyni 31. 10 s/s Capri — z Gdyni 25. 11.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Egholm — z Gdyni 19/20. 11.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Frutta d'Italia — z Gdyni 22. 11.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Hemland — z Gdyni 26. 10. m/s Erland — z Gdyni 30. 10.
m/s Erland — z Gdyni 2. 11.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Argosy — z Gdyni 2. 11. s/s Carplaka — z Gdyni 8. 11.
s/s Scanyork — z Gdyni 15. 11.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 23. 11.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Margareta — z Gdyni 14. 11. m/s Pacific — z Gdyni 19. 11.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Aura — z Gdańska 25. 10. — z Gdyni 26. 10.
s/s Bore IX — z Gdyni 10. 11.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Helene — z Gdyni 27. 10. s/s City of Wellington — z Gdyni 17. 11.

Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Madras Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Sumatra — z Gdyni 5. 11. s/s Tijuca — z Gdyni 20. 11.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane
Polska Agencja Morska

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings and Arrivalę in Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Carplaka — 13. 10.		s/s Sagaporack — 29. 10.
s/s Scanyork — 20. 10,		s/s Scanyork — 3. 11.

Linja Gdynia—Ameryka
(Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko — 8. 11	s/s Kościuszko — 20. 11.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko — 10. 11.	s/s Kościuszko — 20. 11.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia	Gdańsk	Tallinn	Helsingfors
	Wtorek	Sobota	Środa	Sobota
s/s Capella			31. 10.	3. 11.
s/s Cieszyn	30. 10.	3. 11.	7. 11.	10. 11.

Do Kotki zawijają tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
lub substytut	środy i soboty	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Hinrich	27. 10.	30. 10.	3. 11.
Victor	3. 11.	6. 11.	10. 11.
Tatti	7. 11.	10. 11.	13. 11.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	31. 10.	3. 11.	6. 11.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Cieszyn 27. 10. z Rotterdamu — s/s Chorzów 3. 11.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Oscar Fridrich	27. 10.	1. 11.	3. 11.
Andromeda	30. 10.	5. 11.	7. 11.
Condor	3. 11.	8. 11.	10. 11.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

s/s Irisen — z Antwerpji 3. 11. s/s Śląsk — z Antwerpji 7. 11.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — s/s Condor 1. 11. — w Gdyni 8. 11.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Daty odjazdów — Sailings

Statek	Brema	Gdynia	Ryga	Gdańsk
lub substytut	czwartki	poniedziałki	środy	soboty
Niobe	1. 11.	5. 11.	7. 11.	10. 11.
Neptun	8. 11.	12. 11.	14. 11.	17. 11.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia)
s/s Lech	1. 11.	4. 11.	6. 11.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia)
s/s Baltonia	25. 10.	28. 10.	30. 10.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia)
s/s Lwów	25. 10.	28. 10.	31. 10.
s/s Lublin	1. 11.	4. 11.	6. 11.

Porty Gulfu — Gdynia
Gulf Ports (U. S. A. Cotton — and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi				Przyjazd
	Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdańsk/Gdynia
m/s Rydboholm		8. 10.	15. 10		9. 11.
m/s Tugela	6. 10.	29. 9.	12. 10.		13. 11.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia	Przyjazd	
	Santos	Gdynia	Gdańsk
s/s Mercator	24. 9.	27. 10.	29. 10.
s/s Bore VIII	8. 10.	12. 11.	14. 11.

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

m/s	Pireus	Istambul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haiffa	Palermo	Gdynia-Gdańsk
	Termin wyjścia								Przypuszczalny termin nadejścia
Erland		4. 10.					16. 9.		31. 10.
Vasaland	19. 10.	6. 10.	12. 10.		5. 10.				9. 11.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — wyszedł z Casablanca 25. 10. — oczekiwany w Gdyni 15. 11.

REKLAMA

W Biuletynie Informacyjnym Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni NIE ZAWODZI !—

ADAM TOMASZEWSKI

NOWOCZESNA ORGANIZACJA URZĄDZEŃ BIUROWYCH

GDYNIA

ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA

(W domu gdzie Izba Przemysłowo - Handlowa)

KONTA BANKOWE: KOMUN. KASA OSZCZĘDNOŚCI GDYNIA — — — — P. K. O. POZNAŃ NR. 212.758

TELEFON NR. 1055

Hurtowy i detaliczny skład papieru, materjałów piśmiennych i artykułów biurowych.

Księgowość przebitkowa.

Powiększywszy zakres działania, zaopatrzyłem skład swój w duży wybór towaru.

Dostawy do urzędów i biur po niskich cenach.

Korzystne źródło zakupu dla odsprzedawców.

KUPUJ

WYROBY KRAJOWE

Pamiętaj, że każdy grosz wydany
na towar zagraniczny, pogłębia
— kryzys, zwiększa bezrobocie! —
Wszelkich informacyj dotyczących krajowych źródeł zakupu udziela odwrotnie:

Izba Przem.-Handlowa w Gdyni

JÓZEF FETTER SP. AKC.

Nabrzeże Polskie **GDYNIA — PORT** **Telefon Nr. 29-87**

Suszarnia i pakownia owoców oraz import i eksport tow. spożywczych i kolonjalnych

Feliks Guziewicz

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów, Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — Tel. 10-25

TOWARZYSTWO SPEDYCYJNE

J. H. BACHMANN

Sp. z o. p.

Starowiejska 26 **G D Y N I A** Telefony: 16-93, 16-94

Spedycja lądowa i morska Specjalność: Przeładunek bawełny

Pacoszyński Michał

przysięgły rewizor ksiąg handlowych na obwód Izby Przemysł. — Handlowej w Gdyni, — biegły sądowy w sprawach handlowych i sprawach księgowości spółek akcyjnych oraz instytucyj bankowych.

(Accountant — Expert-Comptable — beeid. Bücher-Revisor)

Biuro buchalteryjno-rewizyjne i organizacyjne

w G D Y N I — ul. Antoniego Abrahama 9 — Telefon Nr. 1294

Organizacja księgowości w przedsiębiorstwach wszelkiego rodzaju

N a d z ó r nad księgowością

S p o r z ą d z a n i e i a n a l i z a bilansów

P o t w i e r d z a n i e bilansów

O p r a c o w y w a n i e sprawozdań rocznych

R e o r g a n i z a c j a i racjonalizacja księgowości

P r o w a d z e n i e ksiąg w abonamencie

S p r a w y p o d a t k o w e. **Księgowość przebitkowa i maszynowa.** **Prospekty bezpłatnie**

TREŚĆ

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA 5 listopada 1934 r. | NR. 30

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. -- Referat Prasowy, ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

X-LECIE PRACY P. MGR. PRAW HENRYKA KRUPSKIEGO NA STANOWISKU DYREKTORA IZBY

W dniu 1 listopada br. minęło 10 lat od objęcia przez p. Mgr. praw Henryka Krupskiego, stanowiska Dyrektora ówczesnej Izby Przemysłowo-Handlowej Grudziądzko - Starogardzkiej, obecnie Izby Gdyńskiej.

Z tej okazji Prezes Izby inż. Napoleon Korzon podczas odbytego w dniu 30 październikа Plenarnego Zebrania Izby wygłosił następujące przemówienie:

„Za kilka dni — 1 listopada upływa 10 lat pracy na stanowisku Dyrektora Izby, przez nas wszystkich cenionego Mgr. praw p. Henryka Krupskiego. P. Krupski przed 10-ciu laty objął stanowisko Dyrektora Izby Grudziądzko-Starogardzkiej, która w ciągu tego okresu przy jego czynnym udziale i dzięki jego żywej i zawsze pełnej zapału pracy, rozszerzając swój okręg przez przyłączenie okręgu Izby Toruńskiej, a dalej po przeniesieniu do Gdyni przez ostatnie przejęcie części okręgu zlikwidowanej Izby Bydgoskiej, zajęła w szeregu innych Izb Przemysłowo - Handlowych należne jej stanowisko. P. Dyrektor Krupski, dzięki wieloletniemu doświadczeniu, zdobytem w pracy państwowej, w resortach gospodarczych szczęśliwie łączył w sobie pierwiastki pracy państwowej i zrozumienie prywatnych interesów sfer gospodarczych. Znajomość struktury gospodarczej Pomorza i zakresu działalności jego sfer gospodarczych sprawiły, że p. Dyrektor Krupski wcześnie zdał sobie sprawę z tego, że zespolenie interesów gospodarczych Pomorza z morzem, a więc z portem w Gdyni, jest zagadnieniem wagi pierwszorzędnej, a dalej, te właśnie sfery gospodarcze Pomorza w pierwszym rzędzie są powołane do odegrania w Gdyni roli decydującej; w tem świetle jego dążenia do przeniesienia siedziby Izby do Gdyni, a dalej rozszerzenie jej okręgu na tereny nadnoteckie, stają się jeszcze bardziej zrozumiałe, zwłaszcza, gdy się zważy, że w związku z tem i podstawy materjalne istnienia Izby zostały poważnie wzmocnione. Mam wrażenie, że będę wyrazicielem poglądów wszystkich Panów Radców, stwierdzając, że p. Dyrektor Krupski zasłużył się w swej pracy dla dobra Izby, i stawiając wniosek, aby Plenarne Zebranie wyraziło mu swe uznanie na całokształt jego działalności w ciągu dłuższego i pełnego trudnych momentów okresu 10-lecia".

Wniosek ten Plenarne Zebranie jednomyślnie uchwaliło.

— — — — — — —

Poniżej podajemy główne momenty z życiorysu i działalności Pana Dyrektora Krupskiego.

Po ukończeniu studjów uniwersyteckich na Uniwersytecie Jana Kazimierza we Lwowie, z dyplomem mgr. praw i nauk ekonomiczno-politycznych, dyr. H. Krupski, wstąpił do służby politycznej w Namiestnictwie Lwowskiem, a w rok później przydzielony został do takiej samej służby w Namiestnictwie Górno-Austrjackiem w Linzu. Stamtąd powołano go do służby w Ministerstwie Handlu w Wiedniu, gdzie jako radca sekcyjny, przepracował lat 10.

Po wojnie światowej, w której brał udział w randze kpt. artylerji, wstąpił w randze nacz. wydz. do Min. Przemysłu i Handlu w Warsza-

wie, gdzie współdziałał przy zawarciu 1-ej umowy międzypaństwowej między Austrją a Polską, którą później, jako przedstawiciel Rządu Polskiego i Prezes Misji Gospodarczo-Handlowej R. P., przeprowadzał w Wiedniu. W r. 1923 delegowany został, jako radca handlowy do krajów bałkańskich, Turcji i Rumunji. Z końcem r. 1923 wystąpił ze służby państwowej i objął stanowisko dyrektora Banku dla Handlu i Przemysłu w Katowicach i Królewskiej Hucie.

Po ustąpieniu z Banku przez czas jakiś był redaktorem gazety gospodarczej „Przemysł i Handel Górnośląski"; po zlikwidowaniu tego czasopisma, na zaproszenie ówczesnego prezesa Izby Przemysłowo-Handlowej Grudziądzko-Starogardzkiej, inż. Janusza Czarlińskiego, objął 1. 11. 1924 stanowisko dyrektora tej Izby.

W roku 1926 p. Dyrektor Krupski przeprowadził likwidację Izby Przemysłowo-Handlowej w Toruniu, scalając ją z okręgiem Izby Przem.-Handlowej Grudziądzkiej. Gdy, w miarę rozwoju Gdyni, miasto to wysunęło się na czoło interesów gospodarczych okręgu izbowego, przeprowadził powołanie do życia III-ej sekcji „żeglugowo-portowej": oraz przeniesienie siedziby Izby z Grudziądza do Gdyni, co nastąpiło z końcem roku 1931.

AWARJA WSPÓLNA (AVARIE GROSSE) W ŚWIETLE JORK ANTWERP RULES 1924

(Dokończenie)

W uprzednim artykule omawiano reguły A do G i I do IX York Antwerp Rules. Poniżej następuje streszczenie i omówienie reguł X — XXIII.

Reg. Xa. Wydatki w porcie schronienia etc.

Jeżeli statek w interesie bezpieczeństwa wspólnego zawinął do portu lub miejsca schronienia (port or place of refuge) albo wrócił do portu lub miejsca załadowania i to wskutek wypadku, ofiary, albo innych wyjątkowych okoliczności, koszty przez to powstałe zalicza się do awarji wspólnej. Tak samo należy potraktować koszty wyjścia z tego portu lub miejsca.

Reg. Xb. Dodatkowe koszty, ponoszone w związku z utrzymywaniem na statku lub wyładowaniem ładunku, paliwa i prowiantu w porcie lub miejscu załadowania, przeznaczenia lub schronienia zalicza się do awarji wspólnej, jeżeli utrzymywanie lub wyładowanie były konieczne ze względów na wspólne bezpieczeństwo albo też dla przeprowadzenia naprawy uszkodzeń statku, spowodowanych wskutek ofiary albo wypadku. o ile naprawa była potrzebna dla bezpiecznego kontynuowania podróży.

Reg. Xc. We wszystkich przypadkach. w których koszty utrzymania lub wyładowania ładunku, paliwa lub prowiantu zalicza się do awarji wspólnej, należy także zaliczać do niej koszty ponownego załadowania i umieszczenia tych przedmiotów na statku, jak również koszty zamagazynowania ich (w tem rzeczywiste koszty ubezpieczenia od ognia). Jeżeli jednak statek został kondemnowany, (uznany za niezdatny do naprawy lub niewart jej) albo swej pierwotnej podróży nie kontynuuje, kosztów zamagazynowania powyższych przedmiotów nie zalicza się do awarji wspólnej. o ile powstały po kondemnacji statku albo zaniechaniu pierwotnej podróży. W razie kondemnacji statku albo zaniechania podróży przed ukończeniem wyładowania ładunku, koszty magazynowania, powstałe do dnia ukończenia wyładowania, należy jednak wynagrodzić jako awarję wspólną.

Reg. X d. Jeżeli statek dotknięty awarja znajdzie się w porcie lub miejscu, gdzie byłaby praktycznie możliwa jego naprawa dla umożliwienia kontynuowania podróży z całym ładunkiem, jednakże w celach zmniejszenia kosztów zdecydowano się holować statek stamtąd do innego portu lub miejsca naprawy lub też do portu przeznaczenia, albo też przeładować ładunek w całości lub części na inny statek, albo też wysłać ładunek w inny sposób, wtedy dodatkowe koszty, powstałe wskutek holowania statku oraz przeładowania i wysłania ładunku, zostaną rozdzielone na poszczególne osoby zainteresowane. ale najwyżej do wysokości zaoszczędzonego wydatku, i to na każdą osobę w tym stosunku, w którym partycypowałaby w pokryciu wydatku zaoszczędzonego.

Reg. XI. Płaca i utrzymanie załogi w porcie schronienia etc.

Płacę i koszty utrzymania kapitana. oficerów i reszty załogi w czasie koniecznego pobytu statku w porcie lub innem miejscu w okolicznościach wymienionych w reg. X. traktuje się jako część awarji wspólnej[2]), ale tylko, o ile powstały do chwili ewentualnej kondemnacji statku albo zaniechania podróży.

Reg. XII. Szkoda, wyrządzona ładunkowi podczas wyładowywania etc.

Szkody i straty w ładunku, opale i prowiancie. powstałe wskutek utrzymywania,

[1]) por. § 706, p. 2 Khn.

[2]) por. § 706, p. 4 Khn (Kodeks handlowy niemiecki z 1897 roku).

wyładowania, zamagazynowania i ponownego załadowania i umieszczenia tych przedmiotów na statku, należy wynagrodzić jako awarję wspólną tylko wtedy, jeżeli koszty dokonania tych czynności należą do awarji wspólnej.

Reg. XIII. Potrącenia od kosztów naprawy.

Przy ustalaniu szkody, którą poniósł statek wskutek awarji, dopuszczalne są według Reg. XIII. potrącenia od efektywnych kosztów naprawy statku z tytułu różnicy pomiędzy nowem i starem[3]) (new for old), zależnie od rodzaju konstrukcji (z żelaza, stali, drzewa) i wieku statku[4]).

Reg. XIV. Prowizoryczna naprawa.

Reguła ta wypowiada zasadę, że koszty prowizorycznych reparacyj statku wykonanych w porcie załadowania, wyładowania lub schronienia w interesie wspólnego bezpieczeństwa albo w związku z uszkodzeniami, wywołanemi przez awarję wspólną, winny być wynagradzane jako awarja wspólna, przyczem żadne potrącenia z tytułu różnicy pomiędzy starem i nowem nie mogą mieć miejsca[5]).

Reg. XV. Strata frachtu.

Stratę frachtu (loss of freight) należy wynagradzać jako awarję wspólną, o ile utrata lub uszkodzenie ładunku, które stratę frachtu spowodowały, są wynagradzane jako awarja wspólna[6]).

Reg. XVI. Wynagrodzenie za ładunek utracony lub poświęcony.

Wynagrodzenie za szkody i straty w ładunku, powstałe w związku z awarją wspólną, powinno być obliczone na podstawie ceny rynkowej ładunku w dniu nadejścia statku do portu przeznaczenia, a w razie gdy podróż gdzieindziej się kończy, w dniu ukończenia podróży[7]).

Reg. XVII. Przedmioty uczestniczące w pokryciu awarji.

Przedmioty, które uczestniczą w pokryciu awarji wspólnej, biorą udział w tem pokryciu swą rzeczywistą wartością (the actual net values) w chwili ukończenia danej podróży, doliczając do tego wartość przedmiotów, poświęconych w awarji wspólnej. Zwolnione od uczestniczenia w pokryciu awarji są bagaż pasażerski i osobiste rzeczy pasażerów, na które nie wystawiono konosamentu[8]).

Reg. XVIII. Awarja statku.

Reguła ta traktuje o wysokości wynagrodzenia za uszkodzenia i straty, które poniosły statek, maszyny i aparaty okrętowe.

[3]) przy naprawie często konieczne jest zastąpienie starych części nowemi.
[4]) por. § 710 Khn.
[5]) por. § 706, p. 4 ust. 3 Khn.
[6]) por. § 715 Khn.
[7]) § 712 Khn: w chwili rozpoczęcia wyładowania.
[8]) por. §§ 717, 719, 708 Khn.

Przy ustalaniu wynagrodzenia awaryjnego powinny decydować rzeczywiste i godziwe (actual reasonable) koszty reparacyj oraz uzupełnień straconych części, przyczem powinny wg. reguły XIII mieć miejsce potrącenia z tytułu różnicy pomiędzy nowem i starem. Przy całkowitej utracie statku, rzeczywistej lub domniemanej, decyduje wartość szacunkowa statku w stanie nieuszkodzonym po odciągnięciu przypuszczalnych kosztów naprawy tych uszkodzeń, które nie posiadają charakteru awarji wspólnej, i ewentualnie ceny sprzedaży pozostałych części statku.

Reg. XIX. Towary zatajone lub fałszywie zadeklarowane.

Reguła ta dotyczy uszkodzeń i strat ładunku załadowanego bez wiedzy armatora albo zadeklarowanego rozmyślnie fałszywie. Uszkodzeń tych i strat nie zalicza się do awarji wspólnej, jednakże ładunek taki partycypuje w pokryciu awarji, jeżeli zostanie wyratowany. Ładunek dotknięty awarją, którego wartość przy załadowaniu podano fałszywie poniżej rzeczywistej wartości, uprawnia do odszkodowania tylko stosownie do swej wartości zadeklarowanej, ale partycypują w pokryciu awarji według swej rzeczywistej wartości.

Reg. XX. Wydatki w związku z dojazdem do portu.

Zużycie paliwa, prowiantu oraz płaca i koszty utrzymania kapitana, oficerów i reszty załogi w czasie przedłużenia podróży wskutek zawinięcia statku do portu lub miejsca schronienia albo w czasie powrotu do portu załadowania, zalicza się do awarji wspólnej, jeżeli koszty wejścia do tychże portów stanowią awarję wspólną stosownie do Reg. Xa. Zużycie paliwa i prowiantu w czasie dodatkowego pobytu statku w porcie lub miejscu załadowania, wyładowania lub schronienia zalicza się do awarji wspólnej za ten czas, za który zalicza się do awarji wspólnej płacę i utrzymanie kapitana, oficerów i reszty załogi zgodnie z regułą XI, za wyjątkiem paliwa i prowiantu, zużytych w celu wykonania napraw, które nie są zaliczane do awarji wspólnej.

Reg. XXI. Prowizja od wyłożonych funduszów.

Z tytułu zaliczek, wpłacanych naprzód na cele pokrycia awarji przyznaje się prowizję w wysokości 2% od tych zaliczek i zalicza się ją do awarji wspólnej. Jeżeli jednak potrzebne fundusze nie są dostarczone przez uczestników awarji, obowiązanych do uczestniczenia w pokryciu awarji, wtedy zalicza się do awarji wspólnej także wszelkie koszty i straty związane z uzyskaniem potrzebnych funduszów w drodze pożyczki lub sprzedaży ładunku. Także koszty asekuracji wyłożonych funduszów zalicza się do awarji wspólnej.

Reg. XXII. Odsetki od strat, wynagradzanych jako awarja wspólna.

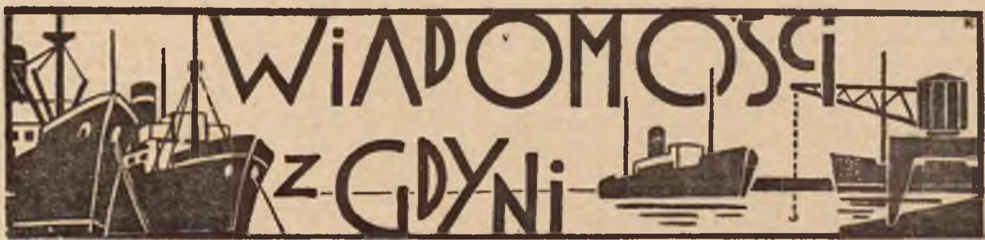
Od wydatków, ofiar i odszkodowań, zaliczonych do awarji wspólnej, liczy się ustawowy procent roczny, obowiązujący w porcie przeznaczenia lub w porcie, gdzie podróż się kończy, a w braku ustawowego procentu — 5% rocznie, i to aż do daty sporządzenia planu ustalenia i rozdziału szkody awaryjnej (dyspaszu), przyczem uwzględnia się wpłaty, uskutecznione w międzyczasie przez biorących udział w pokryciu awarji, oraz zaliczki, pobierane naprzód z funduszów awaryjnych.

Reg. XXIII. Depozyty gotówkowe.

Reguła XXIII traktuje o depozytach gotówkowych, wpłacanych jako gwarancja uiszczenia kwot, przypadających od ładunku z tytułu pokrycia awarji, z tytułu kosztów ratowania i innych kosztów, mianowicie postanawia, że depozyty te powinny być przelewane na specjalny rachunek bankowy, przynoszący procent, otwarty na nazwiska 2-ch powierników, z których jeden zostanie wyznaczony na koszt armatora. drugi na koszt deponentów.

Jak z powyższego streszczenia York Antwerp Rules wynika, normują te reguły szczegółowo materjalną stronę zagadnienia awarji wspólnej. Umieszczenie ich w umowie przewozowej lub konosamencie wyklucza w znacznym stopniu możliwość kolizji norm prawnych przy sporach pomiędzy stronami. W razie nieumieszczenia w umowie lub konosamencie klauzuli o ich stosowaniu, decyduje w kwestjach materjalnych awarji wspólnej prawo miejsca sporządzenia dyspaszu, t. j. portu przeznaczenia, ewentualnie w razie niedotarcia do tego portu miejsca faktycznego ukończenia podróży. (§ 727 Khn).

Dr. Władysław Sowiński.



POSIEDZENIE PREZYDJUM IZBY.

W dniu 27 października odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. inż. N. Korzona posiedzenie Prezydjum Izby. Na porządku dziennym obrad był szereg spraw, związanych ze zwołaniem na dzień 30 października Plenarnego Zebrania, oraz sprawy bieżące.

PLENARNE ZEBRANIE IZBY.

W dniu 30 października 1934 r. odbyło się pod przewodnictwem p. Prezesa inż. Napoleona Korzona XVII. Plenarne Zebranie Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni.

Zagajając zebranie, Prezes Izby, p. inż. Korzon, dał przegląd główniejszych zjawisk gospodarczych natury ogólnej, jak również najważniejszych wydarzeń z życia gospodarczego okręgu Izby. Szczególną uwagę zwrócił p. Prezes na doniosłość układu gospodarczego polsko - gdańskiego z dnia 6-go sierpnia 1934 r. Zawarte w związku z tym układem umowy branżowe stwarzają dla produkcji i handlu rolnego na Pomorzu stałą możność zbytu znacznej ilości produktów rolnych na rynku gdańskim. W pracach tych, mających na celu unormowanie wymiany towarowej między Polską a W. M. Gdańskiem, Izba nasza brała wybitny udział i dalej stać będzie na straży interesów gospodarczych jej okręgu, gdyż jest reprezentowana przez dwóch delegatów i jednego zastępcę w Komisji Rozdzielczej dla obrotu artykułami spożywczemi z W. M. Gdańskiem. Koniec swego zagajenia p. Prezes Korzon poświęcił ocenie działalności Dyrektora Izby, p. Mgr. praw Henryka Krupskiego, który w dniu 1 listopada br. ukończył 10 lat pracy swej na stanowisku Dyrektora Izby. Prezes Korzon stwierdzając, że p. Dyrektor Krupski zasłużył się w swej pracy dla dobra Izby, postawił wniosek. aby Plenarne Zebranie wyraziło mu swe uznanie za całokształt jego działalności na stanowisku Dyrektora Izby. Wniosek ten został jednomyślnie przy żywych oklaskach przyjęty.

Przedmiotem obrad Plenarnego Zebrania było sprawozdanie z działalności Izby od czasu ostatniego zebrania. oraz sprawozdanie z aktualnych prac samorządu gospodarczego w dziedzinie podatkowej; odnośny referat scharakteryzował szczegółowo wyniki obrad zarówno Izbowej Komisji Podatkowej, jak i Związku Izb w odniesieniu do następujących zagadnień podatkowych:

1. Zryczałtowania podatku przemysłowego od obrotu dla drobnych przedsiębiorstw.

2. Rewizja systemu świadectw przemysłowych oraz prolongata okólników o ulgowem wykupnie świadectw na rok podatkowy 1935.

3. Scalenia podatku przemysłowego dla niektórych artykułów, w pierwszym rzędzie dla towarów kolonjalnych.

4. Sprawy ustalenia t. zw. „partji" towaru w zrozumieniu ustawy o państwowym podatku przemysłowym dla celów wykupna świadectw przemysłowych.

5. Zasady oraz zwyczaje księgowości dla celów podatkowych.

6 Opodatkowania komisentów i pośredników handlowych.

W związku ze sprawozdaniem wywiązała się ożywiona dyskusja dotycząca spraw komunikacyjnych, w szczególności w sprawie zaopinjowania projektu nowej taryfy kolejowej, przyczem zapadła uchwała, ażeby izbowa Komisja Komunikacyjna przy opracowaniu tych zagadnień ściśle współpracowała z członkami Państwowej Rady Komunikacyjnej.

Osobny punkt porządku obrad stanowiło sprawozdanie Przewodniczącego Komitetu Budowy Gmachu Izby p. radcy Rummla z dotychczasowej akcji Komitetu. Komitet odbył kilka posiedzeń, rozważając możliwości realizacji budowy gmachu oraz ustalając ogólne wytyczne, jakim gmach ten powinien odpowiadać. Projektowany gmach będzie służył nietylko dla pomieszczenia biura Izby, lecz także dla instytucyj gospodarczych jak giełdy, związków gospodarczych i t. p. Komitet zainteresował się przedewszystkiem sprawą zarezerwowania odpowiedniego placu pod budowę gmachu, w związku z czem Izba zwróciła się, w porozumieniu z gdyńskim oddziałem Banku Gospodarstwa Krajowego do Centrali Banku w Warszawie, z prośbą o zarezerwowanie na cel powyższy placu, położonego przy Skwerze Kościuszki, obok gmachu „Żeglugi Polskiej", będącego własnością Banku. Bank Gospodarstwa Krajowego udzielił Izbie opcji na kupno tego terenu.

Sprawozdanie p. radcy Rummla przyjęło plenarne zebranie do wiadomości.

Pozatem Plenarne Zebranie uchwaliło preliminarz dodatkowego budżetu Izby na rok bieżący oraz preliminarz budżetowy na rok 1935.

Sporządzenie dodatkowego budżetu na rok bieżący okazało się konieczne, z powodu wzrostu wpływów i wydatków.

Budżet na rok 1935 obraca się tak po stronie dochodowej jak i rozchodowej w granicach budżetu zeszłorocznego i zamyka się sumą zł. 340.820,—.

Zamykając zebranie, p. Prezes Korzon w związku z zakończeniem w bieżącym roku kadencji obecnej Izby, dokonał przeglądu jej prac, w szczególności w dziedzinie organizacyjnej przez powołanie do życia sekcji żeglugowo - portowej, przeniesienia siedziby Izby z Grudziądza do Gdyni i przydzielenia Izbie okręgu nadnoteckiego. Pozatem podkreślił harmonijnie współdziałanie wszystkich czynników, wchodzących w skład Izby, co w rezultacie przyczyniło się do osiągnięcia szeregu pozytywnych wyników dla dobra reprezentowanego okręgu.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ WE WRZEŚNIU.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły w ciągu września ogółem 87.034 ton towarów, co w porównaniu do sierpnia stanowi spadek o 10.699 ton. Z ogólnej ilości przewozów na przywóz przypadło 21.262 ton, o 2.171 ton więcej niż w sierpniu, na wywóz 59.296 ton, o 10.510 ton mniej niż w sierpniu i na przewóz między obcemi portami 6.476 ton, o 2.360 ton mniej niż w sierpniu.

Statki Żeglugi Polskiej przewiozły ogółem 44.144 ton towarów, z czego na linje regularne przypadło 17.618 ton i na trampy 26.526 ton. Z porównania tych liczb z liczbami, ilustrującemi przewozy w sierpniu, wynika, że statki na linjach regularnych przewiozły towarów więcej o 798 ton, zaś trampy o 148 ton więcej niż w miesiącu poprzednim. Z powyższych ilości towarów na przywóz przypadło 18.822 ton (o 1.674 więcej niż w sierpniu), na wywóz 18.873 ton (o 1.559 ton więcej niż w sierpniu), na przewóz między obcemi portami 6.449 ton (o 2.287 ton mniej niż w sierpniu).

Przewozy na poszczególnych linjach kształtowały się w sposób następujący: na linji Rotterdamskiej przewieziono 8.509 ton towarów, co stanowi o 1.397 ton mniej niż w sierpniu; z tego przypadło na przywóz 5.620 ton (mniej niż w sierpniu o 785 ton) w wywozie 2.470 ton (o 677 ton mniej niż w sierpniu) i wreszcie w przewozie między obcemi portami 419 ton (o 65 ton więcej niż w miesiącu poprzednim).

Na linji Antwerpijskiej przewieziono 5.291 ton towarów (więcej niż w sierpniu o 1.132 tony), z czego na przywóz przypadło 1.332 ton (w sierpniu 1.329 ton) na wywóz 3.761 ton (w sierpniu 2.535 ton) i na przewóz między obcemi portami 198 ton (w sierpniu 275 ton), tak jak na linji Antwerpji, tak i na fińskiej przewozy we wrześniu wzrosły — osiągając 2.702 ton (w sierpniu 1.876 ton) z czego na przywóz przypadło 237 ton (w sierpniu 722 ton), na wywóz 1.848 ton (w sierpniu — 525 ton) i na przewóz między obcemi portami 617 ton (w sierpniu —.629 ton). Na linji Gdynia — Hamburg przewozy również wzrosły z 899 ton w sierpniu do 1.116 ton we

wrześniu, z liczby tej na przywóz przypadło 790 ton (w sierpniu — 387 ton) i na wywóz 326 ton (w sierpniu — 312 ton).

Trampy Żeglugi Polskiej utrzymały jak i w sierpniu ilość przewozów prawie bez zmian: we wrześniu 26.526 ton — w sierpniu 26.378 ton, z czego na przywóz przypadło 10.843 ton — (84.343 ton rudy i 2.500 ton tomasyny), na wywóz — 10.468 ton (węgiel 7.915 ton, cukier 2.528 ton i maszyny 25 ton), między obcemi portami przewieziono węgla 5.215 ton.

Statki Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego odbyły 2 podróże z Ameryki i 1 podróż do Ameryki, przewożąc 211 ton towarów, wywożąc 1.160 ton i przewożąc między obcemi portami 27 ton.

Statki Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego przewiozły pomiędzy Gdynią i Gdańskiem z jednej strony a Londynem i Hullem z drugiej — łącznie 7.410 ton towarów (w sierpniu 9.445 ton). Z ogólnej ilości przewozów na przywóz przypadło 2.229 ton (do Gdyni 1.277 ton i do Gdańska 952 ton), co stanowi więcej niż w sierpniu o 490 ton, natomiast wywóz spadł o 2.525 ton. do wysokości 5.181 ton, z czego z Gdyni wywieziono 3.210 ton (w sierpniu 4.717 ton) i z Gdańska 1.971 ton (w sierpniu 2.989 ton). Z poszczególnych artykułów wywozu z Gdyni poważny spadek wykazały bekony (z 1.953 ton w sierpniu do 1.311 ton we wrześniu); jaja z 1.623 ton w sierpniu do 985 ton we wrześniu, masła z 466 ton w sierpniu do 111 ton we wrześniu. Wywóz z Gdańska w ⅔ stanowił ładunki drzewa, którego wywieziono 1.347 ton na ogólną ilość wywozu 1.971 ton.

Ilość drobnicy, przywiezionej do Gdyni i Gdańska, wyniosła 2.229 ton, z czego na Gdynię przypadło 1.277 (z Londynu 574 ton, z Hull 703 ton) i do Gdańska 952 ton (z Londynu 315 ton, z Hul 637 ton), przyczem przywóz drobnicy do Gdyni wzrósł o 357 ton, a do Gdańska o 133 ton.

4 statki towarzystwa Polskarob odbyły we wrześniu 12 podróży (w sierpniu 16 podróży), wywożąc z Gdyni 31.024.5 ton węgla i przewożąc między obcemi portami 3.057,5 t. Przewoz węgla statkami Polskarob obniżył się w porównaniu do sierpnia o 10.479 ton. Z powyższej ilości wywieziono węgla do Szwecji 19.051,5 ton (w sierpniu 26.626 ton), do Norwegji 3.178 ton (w sierpniu 9.100 ton), do Belgji 2.850 ton (w sierpniu 5.670 ton). do Holandji 3.185 ton (w sierpniu 3.165 ton), do Danji 3.057,5 ton (w sierpniu 0 ton), do Irlandji 2.760 ton (w sierpniu — 0 ton). Statki Polskarob zawinęły w miesiącu sprawozdawczym do portów następujących: Halsingborg, Limhamn. Göteborg (3 razy), Ilite, Ostendy, Malmö, Rosslare, Slemmenstad, Rotterdam. Kopenhaga i Methil.

OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO ZA MIESIĄC PAŹDZIERNIK 1934 ROKU

Obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc październik przedstawiają się następująco: Ogólny obrót zamorski łącznie z obrotem przybrzeżnym wyniósł 648.541,7 t. (we wrześniu 649.853.4 t.), z czego na obrót zamorski przypada 627.804,9 t. (we wrześniu 639.959.7 t.) Z cyfry tej na przywóz przypada 65.118 t. (we wrześniu 87.444,7 t.), a na wywóz 562.686.9 t. (we wrześniu 552.515 t.) Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem oraz wnętrzem kraju drogą wodną wyniósł 20.736,8 t. (we wrześniu 9.893,7 t.)

W porównaniu z październikiem roku ubiegłego, obroty portowe za ten sam miesiąc br. wzrosły o 22.066.4 t.

Obrót niektórych towarów w miesiącu sprawozdawczym przedstawiał się następująco:

Przywóz	w tonach
Nasiona oleiste	3.769.6
śledzie	3.238,2
piryty	6.810.3
rudy	1.490.6
garbniki	2.712.5
skóry	2.844,9
bawełna	6.708,1
złom	18.880.3

Wywóz	w tonach
ziemniaki	1.612,7
bekony	1.796.4
jaja	1.311.5
węgiel eksport.	482.622.7
bunkier	13.362.9
koks	20.402.—
cukier	2.068.9
nawozy azot.	1.760.2
metale różne	4.514.1
szyny kolej.	2.336.—

Szczegółową analizę obrotów towarowych wraz z danemi porównawczemi podamy w następnym numerze.

PRZEMYSŁ ROZBIÓRKI STATKÓW NA ZŁOM W GDYNI.

Centrala Zakupów Złomu Polskich Hut Żelaznych zorganizowała w stoczni gdyńskiej rozbiórkę starych statków na złom. W tym celu przybył do Gdyni statek „Dusten". Zaznaczyć należy, że w r. ub. Polska importowała 320.809 ton złomu, który jest najpoważniejszym artykułem importowym w Gdyni. Inicjatywa Centrali Zakupów Złomu zapoczątkowała więc poważną dziedzinę pracy w porcie gdyńskim.

PRZYWÓZ BAWEŁNY DO GDYNI W CIĄGU MIESIĄCA WRZEŚNIA

Ogólny przywóz bawełny do portu gdyńskiego w ciągu września przedstawiał się w sposób następujący:

Przywieziono bawełny amerykańskiej	3.614.809 kg
Przywieziono bawełny egipskiej	570.476 kg
Przywieziono bawełny egzotycznej	721.043 kg
Razem	4.906.328 kg

Z tej ilości linjami komunikacji bezpośredniej przywieziono bawełny amerykańskiej — 2.655.345 kg, z przeładunkiem w portach europejskich — 959.464 kg, w tem z przeładunkiem w Bremie — 694.984 kg, w Hamburgu 148.310 kg, Rotterdamie 104.591 kg i Kopenhadze 11.579 kg.

Bawełny egipskiej linjami komunikacji bezpośredniej przywieziono 524.172 kg, zaś z przeładunkiem w Londynie 46.304 kg. Cała ilość bawełny egzotycznej przywieziona została z krajów pochodzenia z przeładunkiem w portach zachodnio - europejskich.

Pod koniec miesiąca września br. znajdowały się na składach w Gdyni w przybliżeniu następujące ilości bawełny:

amerykańskiej	16.489 Sq. bel
„	1.870 Rd. bel
egipskiej	2.271 bel
indyjskiej	3.216 bel
brazylijskiej	1.354 bel
rosyjskiej	5.847 bel
peruwjańskiej	41 bel
razem:	31.088 bel

SPRAWOZDANIE Z GDYŃSKIEGO RYNKU FRACHTOWEGO ZA MIESIĄC PAŹDZIERNIK 1934 R.

Na tutejszym rynku frachtowym w październiku b. r. panowało znaczne ożywienie. Stawki frachtowe utrzymywały się z początku na dotychczasowym stosunkowo niskim poziomie i dopiero pod koniec miesiąca zwyżkowały pod wpływem zapotrzebowania większej ilości tonażu z Leningradu, Finlandji i Północnej Szwecji.

Anglja. Anglja była w dalszym ciągu jednym z głównych odbiorców polskiego drewna. Zafrachtowano cały szereg statków dla ładunków mieszanych drewna, przedewszystkiem do Londynu i Hull mniej-więcej po tych samych stawkach, co we wrześniu. Z pośród znanych kontraktów należy wymienić:

1 niem. statek 800 stds. dla mieszanego ładunku drewna Gdańsk/Londyn S. C. D.
kilka niem. statków 500 stds. dla mieszanych ładunków drewna Gdańsk Londyn S. C. D.
1 niem. statek 600 stds. Gdańsk/Hull V. D.
1 niem. statek 400 stds. Gdańsk/Hull V. D.

W wielu wypadkach doładowano partje zboża zarówno do Londynu, jak też i do Hull.

W Gdyni wykonano m. i. następujące kontrakty:

1 duński statek 100 stds. do Grimsby
1 duński statek 1000 stds. (pełny ładunek D. B. B.) do Hull
1 duński statek 600 stds. do Hull V. D.
1 duński statek 600 stds. do Londynu S. C. D.

Również i eksport zboża, specjalnie jęczmienia, z Gdańska do Anglji kształtował się w październiku dość korzystnie. Tytułem przykładu można wymienić.

1 niemiecki statek 600 ton z Gdańska do Aberdeen i Leith
1 niemiecki statek 600 ton do jednego portu wschodnich wybrzeży Anglji.
1 duński statek 600 ton do Londynu.
1 szwedzki statek 900 ton do Bristol Canal
1 duński statek 2000 ton do dwóch portów zachodnich wybrzeży, ładunek w list.
1 duński statek 200 ton do dwóch portów zachodnich wybrzeży, ładunek w list.

Holandja. Natężenie eksportu do Holandji wykazało pewną poprawę. Wyeksportowano poza kilkoma partjami zboża kilka drobnych, lecz całostatkowych partyj drewna do Rotterdamu i Amsterdamu po dotychczasowych stawkach.

Belgja. Wywóz do Belgji na początku miesiąca wykazał również poprawę, specjalnie jeśli chodzi o jęczmień. Wekspedjowano około 10 statków przeważnie niemieckich o wielkości od 700 — 3000 ton z Gdańska do Antwerpji. Zwiększony eksport należy przedewszystkiem tłumaczyć dążeniem eksporterów do opróżnienia przepełnionych składów. W eksporcie drewna do Belgji panował w dalszym ciągu spokój. Ładowano jedynie na statki linjowe mniejsze partje drewna twardego, a przedewszystkiem podkłady dębowe.

Francja. Eksport zboża zarówno jak i drewna do Francji utrzymywał się na niezmienionym niskim poziomie.

Danja. Również w wywozie zboża do Danji nie możemy zaawizować znaczniejszej poprawy, gdyż pojawiły się na rynku frachtowym zaledwie drobne partje wymagające natychmiastowego załadunku. W związku z nieznacznem zaoferowaniem ładunków stawki frachtowe nie uległy zwyżce.

SKŁADANIE KAUCYJ I WADJÓW W OBLIGACJACH POŻYCZKI NARODOWEJ.

Pismem skierowanem w dniu 19. 10. 34 r. do Centralnego Związku Przemysłu Polskiego Komisarz Generalny 6% Pożyczki Narodowej wyjaśnił, że w chwili obecnej przy składaniu kaucyj i wadjów obligacje Pożyczki Narodowej przyjmowane są na zamianę listów gwarancyjnych Banków oraz weksli kaucyjnych przy umowach dawniej istniejących, oraz w całej rozciągłości obligacje Pożyczki Narodowej przyjmowane są przy składaniu kaucyj i wadjów przy nowych umowach.

Pozatem p. Min. Skarbu uznał za możliwe przeprowadzenie zmiany odnośnie ograniczenia możliwości przyjmowania obligacyj Pożyczki Narodowej na zamianę kaucyj złożonych w gotówce w tym kierunku, że ograniczenie to ma zastosowanie tylko do kaucyj i wadjów złożonych do 28-go września 1933 r. (data subskrypcji Pożyczki Narodowej), natomiast na zamianę gotówki złożonej jako kaucje i wadja po tym terminie, mogą być przyjmowane obligacje Pożyczki Narodowej.

STATKI TOWARZYSTWA ITALO-SOMALA DADZĄ RÓWNIEŻ BEZPOŚREDNIE POŁĄCZENIE GDYNIA — WSCHODNIA AFRYKA.

Societa Anonima di Navigazione Italo-Somala, która już wysłała z Genui 3-go bm. pierwszy statek z Genui w podróż porty włoskie Gdynia-Stockholm - Göteborg, będzie, jak z dotychczasowych danych wynika, utrzymywać swe statki na całym szlaku Somali - porty włoskie — Gdynia i porty szwedzkie. W ten sposób Gdynia się znajdzie na północnym końcu dłuższej linji towarowej, łączącej nasz port bezpośrednią komunikacją z wschodniemi brzegami Afryki, już na oceanie Indyjskim. Głównym ładunkiem tych motorowców pomiędzy wybrzeżem Somali a Genuą są banany, jednakże istnieją pewne możliwości przewozu na tej linji i innych towarów, w czem może być zainteresowany również nasz handel. Godne jest uwagi, że szybkie połączenie trzy razy w miesiącu bezpośrednio z Genuą pomnaża połączenia naszego portu z głównemi ośrodkami składowo rozdzielczemi w Europie. Genua, która jest największym tego rodzaju ośrodkiem na morzu Śródziemnem wzmoże więc swą stałą łączność z Gdynią i stanie obok regularnych połączeń naszego portu z Londynem, Hamburgiem, Antwerpją, Rotterdamem, Amsterdamem, Bremą, Kopenhagą Göteborgiem i innemi portami węzłowemi.

Można uważać więc za dojrzałe i w wysokim stopniu naturalne **bezpośrednie** połączenie Gdyni szybkobieżną linją z portami Italji, z Genuą na czele. Genua posiada własne połączenia linjowe, odmienne od połączeń linjowych wielkich portów północnej Europy, a częściowo je konkurencyjnie dublujące. Stąd dla naszego ośrodka portowego i dla naszego handlu wypływają znaczne korzyści, zwiększenie możliwości wyboru linij, zwiększenie szybkości transportu, wzbogacenie możliwości handlowych.

Niemniej dla strony włoskiej szybka bezpośrednia linja do Gdyni ma doniosłe znaczenie, gdyż połączenie z naszym ośrodkiem portowym oznacza nietylko łączność z obszarem celnym Polski i W. Miasta Gdańska o 33 mil. ludności, lecz również łączność z portami państw wschodniego Bałtyku, utrzymującemi liczne regularne połączenia z Gdynią. Z krajami temi, jak wiadomo, Italja bezpośrednich połączeń linjowych nie posiada.

MOŻLIWOŚĆ ZWIĘKSZENIA SUBWENCJI ANGIELSKIEJ DLA ŻEGLUGI MORSKIEJ.

Prawdopodobnie projekt ustawy zapewniającej dla trampingu angielskiego subwencję „o charakterze defensywnym" w wysokości 2.000.000 £ rocznie zostanie wniesiony wkrótce po otwarciu sesji parlamentu, która rozpocznie się 20 listopada. Sytuację komplikuje jedynie stanowisko armatorów, utrzymujących linje regularne. Uważają oni, że pomoc dla trampingu raczej zaostrzy konkurencję pomiędzy trampingiem i linjami regularnemi. Wobec tego zapowiada się jeszcze równolegle do stałej subwencji w wysokości

2 mil. funtów rocznie dla trampingu również pożyczka w wysokości 300.000 f. dla żeglugi linjowej, celem dopomożenia jej w ciężkiej obecnej sytuacji.

PROJEKT ZNIŻKI I NAWET CAŁKOWITEGO ZNIESIENIA OPŁAT PORTOWYCH W ROTTERDAMIE.

Rada miejska Rotterdamu ma zająć stanowisko wobec projektu, który będzie wniesiony przez burmistrza miasta w sprawie upoważnienia Zarządu Miasta do zniżania i nawet w szczególnych wypadkach, całkowitego skreślania należytości z tytułu opłat portowych: 1) ze względu na konieczność wyrównania, 2) ze względów handlowych, oraz 3) z uwagi na interes publiczny.

Tego rodzaju projekt wywołał już silne zaniepokojenie z jednej strony w Amsterdamie, z drugiej — w Antwerpji, gdzie „Lloyd Anversois" już zaopatrzył wiadomość uwagą, że wniosek ten zadziwi zapewne tych, którzy sądzili, że w zasadzie zarządy portów holenderskich i belgijskich trzymają się wytycznej nie eksploatować swych portów z wpływami poniżej kosztów własnych.

NOWOOTWARTY KANAŁ WZMOCNIŁ SYTUACJĘ ANTWERPJI.

Uroczyście poświęcony w tych dniach kanał Alberta związał Antwerpję drogą kanałową z Leodium (Liege), centrum metalurgji belgijskiej. Znaczenie nowego połączenia jest dla Antwerpji, jako portu morskiego, bardzo duże, gdyż dotąd komunikacja z Leodium odbywała się przez Mastricht, w Holandji rzekami, przyczem barki zużywały na to tydzień czasu, natomiast kanałem podróż trwać będzie tylko 30 godzin. Roboty rozpoczęto w r. 1930 i zakończone one zostaną w roku 1937, kiedy kanał przepuszczać będzie już statki o nośności 2.000 ton.

Znaczenie kanału zwiększa się przez to, że prowadzi on przez bogate zagłębie węglowe Campine, eksploatowane dopiero od 14 lat: równocześnie zagłębie węglowe Leodium jest już na wyczerpaniu. Budowa kanału jest największem tego rodzaju dziełem technicznem w Belgji, gdyż przeszkody terenowe są olbrzymie. Na dystansie w linji powietrznej 122 km. różnica poziomów wynosi 60 metrów; spadek ten pokonany zostaje w zaledwie 6 śluzach. Dzięki budowie kanału Antwerpja, której słabem miejscem była strona wschodnia (Campine) obecnie ożywia ten sektor przyportowy, uzyskując możliwości rozbudowy przemysłowej i komunikacyjnej szerokim wachlarzem i osłabiając ujemne skutki bliskości holenderskiej granicy dla rozwoju węzła portowego.

ZNACZNE OBROTY SZCZECINA W R. 1934

Już obecnie, na podstawie wyników z trzech pierwszych kwartałów br. zarząd portu Szczecina szacuje wielkość całkowitego ruchu towarowego w Szczecinie w r. 1934 na 3 mil. ton.

Niemieckie koła fachowe uważają ten wynik za znakomity. W przeciwieństwie więc do Hamburga i Bremy, które w r. b. towarowego ruchu nie zwiększyły, Szczecin wykaże z całą pewnością ruch rekordowy.

PROJEKT MECHANICZNEGO PRZEŁADUNKU APATYTÓW W MURMAŃSKU.

W końcu ub. miesiąca przeładowano w naszym porcie 10.000 t. apatytów z dwóch parowców przybyłych z Murmańska. Przeładunek tego surowca, potrzebnego do fabrykacji nawozów sztucznych (Chorzów) odbywał się pod kranami mostowemi, z zastosowaniem zasobnika i nie bez pewnych trudności. W ładowni apatyty, przedstawiające biały, bardzo drobny proszek, przylepiały się do ścian, łopat i chwytaczy. Na powietrzu proszek ulegał wywianiu: stratę obliczono w samej Gdyni na 30 proc.; przy dalszym transporcie wagonowym straty zapewne wypadły jeszcze większe.

Apatyty te zostały w Murmańsku załadowane sposobem ręcznym, przy minimalnem użyciu transporterów: jeden wagon według danych sowieckich wyładowywano przez 4 godziny, statek średniej wielkości (5.000 t.) załadowuje się w 12—15 dniach.

Eksport apatytów ma być podniesiony do 1 mil. ton rocznie jeszcze w r. 1934 i dalej systematycznie zwiększany.

Ze sprawozdania z projektu murmańskiego wynika, że inżynierowie sowieccy uznają znaczną szkodliwość przeładunku apatytów tak dla ludzi, w razie ręcznej pracy, jak też dla łożysk i części otwartych mechanizmów. Zasada mechanizacji uznana za bardzo trudną do wykonania. Nie mniej jednak przewiduje się zastosowanie przeładunku mechanicznego wagon-skład-statek i wagon-statek przy pomocy nowych mechanicznych urządzeń będących w budowie już w pierwszej połowie 1935 roku.

TRUDNA SYTUACJA ŻEGLUGI I BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO HOLANDJI

Towarzystwa holenderskie żeglugi linjowej przechodzą bardzo ciężki kryzys; nie korzystały one dotąd z żadnych subwencyj i obecnie już wyczerpują swoje rezerwy kapitałowe. Jedynie Rotterdamsche Lloyd dzięki intratnym linjom, połączeniem z Holenderskiemi Indjami trzyma się lepiej i nie naruszył dotąd swych rezerw. Wysoki standart życiowy i konkurencja równoległych obcych linij, nie należących do bander państw „bloku parytetu złota" szczególnie niekorzystnie wpływają na wyniki finansowe eksploatacji holenderskich

linij. Również sytuacja budownictwa okrętów w Holandji jest nadzwyczaj trudna. Zapowiada się całkowite zamknięcie wielkiej stoczni „Nederlandsche Scheepsbouw Maatsshaappij“, w marcu 1935 roku, o ile do tego czasu sytuacja nie ulegnie zmianie.

OŻYWIENIE WYWOŁANE SUBWENCJĄ WE FRANCJI.

Wejście w życie w sierpniu rb. we Francji subwencji w wysokości 150 mil. franków rocznie, na którą się składa specjalny 4% dodatek do cła importowego, już wpłynęło na zmniejszenie unieruchomionego tonażu, i wzmożenie akcji rozbiórki i nawet budownictwa okrętowego. Między innemi na rozbiórkę poszedł znany parowiec linji transatlantyckiej „La France“; „Ile de France“ tegoż towarzystwa przebudowuje się, otrzymując przedłużony dziób nowego kształtu, celem zwiększenia szybkości drogowej. Również szereg statków linjowych morza Śródziemnego uległ lub ulegnie przebudowie.

Ogółem we Francji od 15 lipca do 15 września, t. zn. w okresie kiedy działanie ustawy Tasso o subwencjach już istniało, rozebrano 47.000 t. statków, uruchomiono 147.000 ton, oraz unieruchomiono 40.000 ton. Wśród statków uruchomionych było 14 węglowych. Ogółem tonaż unieruchomiony w tym czasie zmniejszył się z 717 tys. ton do 564 tys. ton.

Wiadomości celne, importowe i eksportowe

SKŁADANIE PODAŃ O PRZYWÓZ TOWARÓW REGLAMENTOWANYCH NA MIESIĄC LISTOPAD — GRUDZIEŃ 1934 R.

Termin składania podań o przywóz towarów reglamentowanych (kontyngenty dwumiesięczne) na listopad — grudzień b. r. do Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni upłynął 2 listopada br., przeto podania, które wpłyną do Izby po upływie powyższego terminu, nie będą mogły być rozpatrzone przy zasadniczym rozdziale kontyngentów, lecz dopiero przy podziale rezerw, które mogą okazać się nikłemi. Podania winny być wnoszone na każdą pozycję taryfy celnej i o ile możności na każdy punkt tej pozycji oddzielnie, na przepisowych formularzach, które są do nabycia w Izbie, względnie w Ekspozyturze Izby w Bydgoszczy.

We wnioskach o przywóz należy podać nazwy towarów według nomenklatury nowej taryfy celnej (Dz. U. R. P. Nr. 85, poz. 732).

Firmy, mające swą siedzibę w powiatach: Bydgoszcz miasto i powiat, Inowrocław miasto i powiat oraz w powiecie szubińskim i wyrzyskim, mogą składać odnośne podania w Ekspozyturze Izby w Bydgoszczy.

Podania należy składać w dwóch równobrzmiących egzemplarzach z ewentualnem dołączeniem doń faktury, względnie faktury proforma, szczególnie o ile chodzi o przywóz artykułów chemicznych oraz uwierzytelnionego przez Izbę względnie Ekspozyturę lub Przedstawicielstwo Izby, względnie notarjusza, odpisu świadectwa przemysłowego na rok 1934. Do podań o przywóz towarów z Austrji musi być dołączona faktura, poświadczona przez austrjackie Ministerstwo Handlu i Komunikacji (Bundesministerium für Handel u. Verkehr). Przy wnioskach o chemikalja, dołączenie faktury jest konieczne.

Ze względu na małe kontyngenty przywozowe na niektóre artykuły, w podaniach o przywóz obok nazwy towaru względnie w rubryce: „dodatkowe wyjaśnienia“ należy podać najmniejszą jednostkę wagonową danego towaru lub minimalną ilość tegoż, którą można sprowadzić.

Podania winne być zaopatrzone w znaczek stemplowy za 3 zł, a załączniki każdy (z wyjątkiem kopji podania) w znaczek za 50 groszy. Opłatę administracyjną Izby, która zależną jest od wartości przywożonych towarów, należy wpłacić do Kasy Izby względnie na nasze konto w P. K. O. Nr. 204.415.

We wnioskach o przywóz należy podawać wartość towaru krajową, a nie cenę zakupu. —

TARYFA OPŁAT ADMINISTRACYJNYCH IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI ZA WNIOSKI O PRZYWÓZ TOWARÓW REGLAMENTOWANYCH

Za wnioski o przywóz towarów reglamentowanych podstawowa opłata przy każdej pozycji	zł	2.—
plus od wartości do zł 500,— .		0,5%
przy wartości ponad zł 500 do 1.000.— zł		0.75%
przy wartości ponad zł 1.000.— do 5.000,— zł		0,3%
najmniej	zł	10,—
najwyżej	zł	15,—
przy wartości ponad zł 5.000,— do 150.000 zł		0,25%
najmniej	zł	15,—
najwyżej	zł	300.—
przy wartości ponad zł 150.000 do 500.000 zł		0,2%
najwyżej	zł	500.—
przy wartości ponad 500.000 zł		0,1%
najwyżej	zł	1.000,—

Od podań o przywóz surowców do dalszej przeróbki. mianowicie: skóry surowe, nasiona oleiste i kopra. ekstrakty garbnikowe i garbniki. tłuszcze zwierzęce surowe i kauczuk. stawka obniża się o 50%.

NAJNOWSZE ZARZĄDZENIA W SPRAWIE ZAKAZU PRZYWOZU TOWARÓW, ZMIANY TARYFY CELNEJ PRZYWOZOWEJ, ZNIŻEK I ULG CELNYCH.

W związku z wejściem w życie z dniem 30 października br. rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27. X. 1933 roku o prawie celnem (Dz. U. R. P. Nr. 84 poz. 610), ukazało się: w Dz. U. R. P. Nr. 96 z dnia 30 października 1934 r.:

1) Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 12 października 1934 r. w sprawie zakazu przywozu niektórych towarów. Rozporządzenie to przewiduje dawniejsze zakazy przywozu t. j. te, które obowiązywały do dnia 29 października br. Pozwolenia przywozu. wystawione na podstawie rozporządzeń w sprawie zakazu przywozu niektórych towarów obowiązujących do wyżej cytowanego terminu, są ważne w terminach na nich oznaczonych (poz. 871).

2) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 października 1934 r. o zmianie taryfy celnej przywozowej, mianowicie rozporządzeniem tem Uwaga po punkcie 2 lit. a poz. 78 tar. celnej przywozowej, otrzymała brzmienie :

	Cło od 100 kg I.	II.
	zł	
Uwaga. Herbata, objęta p. 2. lit. „a" nin. pozycji, sprowadzana przez porty polskiego obszaru celnego	630.—	630.—

Rozporządzenie to weszło w życie z dniem 30 października 1934 r. (poz. 872).

3) rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 25 października 1934 r. w porozumieniu z Ministrami Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych o zniżkach celnych. Bliższych informacyj w powyższej kwestji udziela biuro Izby Referat Celny w godz. urzędowych. Pozwolenia Ministra Skarbu wydane na podstawie rozporządzenia z dnia 26 kwietnia 1934 r. o ulgach celnych (Dz. U. R. P. Nr. 36 poz. 333) zachowują ważność do dnia 30 kwietnia 1935 r. włącznie, o ile dotyczą towarów wyszczególnionych w powyższem rozporządzeniu. Rozporządzenie to weszło w życie z dniem 30 października 1934 r. i obowiązuje do dnia 30 kwietnia 1935 r. włącznie (poz. 875).

4) rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 25 października 1934 r. w porozumieniu z Ministrami: Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych o zniżkach celnych na:

a) tkaniny. oprócz osobno wymienionych z jedwabiu sztucznego, jedno lub wielobarwne o szerokości najwyżej 38 cm.. zaopatrzone w brzegi o splocie taflowym szer. nie węższej. niż 5 mm, przeznaczone do wyrobu parasoli i parasolek. o wadze 1 m² (powyżej 120 gr. — cło wynosi 1.500 zł. od 100 kg do 120 gr. — 2.000 zł — (poz. t. c. 576).

b) poz. 1083 z p. 10 t. c. części maszyn młynarskich: podstawy walcowe — cło 90 zł. aspiratory, łuszczarki, automatyczne łuszczarki — perlaki. maszyny do czyszczenia i odsiewania kaszek oraz jagielników — cło 110 zł, pitle płaskie cło — 80 zł — odsiewacze zychtmaszyn, cylindry i inne maszyny młynarskie oprócz os. wymien. cło 160.— zł od 100 kg.

c) z poz. 1099 t. c. przyrządy elektryczne zapłonowe i oświetleniowe do samochodów. elektryczne wycieraczki szyb: sygnały elektryczne: kierunkowskazy elektryczne do samochodów — cło 500 zł od 100 kg.

d) poz. 1107 z p. 1 t. c. aparatury elektryczne rozrusznikowe — cło 500 zł od 100 kg.

Powyższe rozporządzenie weszło w życie z dniem 30 października 1934 r., przyczem pozwolenia Ministra Skarbu, wydane na podstawie rozporządzenia z dnia 31 marca 1934 r. o ulgach celnych (Dz. U. R. P. Nr. 31 poz. 283) zachowują ważność do dnia 31 grudnia 1934 r. włącznie (poz. 876).

5) Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 25 października 1934 r. w porozumieniu z Ministrami: Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych o zniżce celnej na jądra pestek egzotycznych. odmiany moreli. t. zw. ghejsi. Rozporządzenie to przewiduje cło zniżone, którego wysokość w stosunku procentowym do cła normalnego (autonomicznego) zawartego w kolumnie II taryfy celnej przywozowej, określone zostało na 25%. Ulga celna uzależniona jest od otrzymania pozwolenia Ministra Skarbu na jej zastosowanie. Rozporządzenie powyższe weszło w życie z dniem 30 października 1934 r. i obowiązuje do dnia 31 grudnia 1934 r. włącznie. Pozwolenia Ministra Skarbu wydane na podstawie rozporządzenia z dnia 28 sierpnia 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr. 83 poz. 738) zachowują ważność do dnia 31 grudnia 1934 r. (poz. 877).

6) Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 25 października 1934 r. w porozumieniu z Ministrami Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych o zniżkach celnych na owoce południowe, towary kolonjalne i oleje roślinne. Rozporządzenie to przewiduje, że niżej wyszczególnione towary. sprowadzane za pozwoleniem Ministra Skarbu przez porty polskiego obszaru celnego podlegają cłu zniżonemu w następującej wysokości;

Poz. t. c.		Nazwa towaru	Cło zniżone w zł od 100 kg
60 z p. 2.		Banany niedojrzałe w postaci zielonych gron sprowadzane dla krajowych dojrzewalni	31.—
60 z p. 3.		Pomarańcze gorzkie t. zw. „Grape-fruits"	31.—
60	p. 4.	Cytryny	25.—
61	p. 1.	Daktyle, również suszone w opakowaniu powyżej 4 kg	100,—
62	p. 3.	Rodzynki, oprócz os. wym.	40.—
63	p. 2.	Figi suszone w wiankach	24.—
63	p. 3a.	Figi suszone inne w opakowaniu powyżej 5 kg	36,—
72		Migdały:	
	p. 1.	w łupinach	200.—
	p. 2.	bez łupin	125,—
76	p. 1.	Kawa i łupinki kawowe, surowe	90,—
78	p. 2a.	Herbata oprócz osobno wymienionej w opakowaniu powyżej 2 kg	345.—
80	p. 1.	Kakao w ziarnkach lub łamane i łupinki kakaowe, wszystko surowe suszone, prażone lub palone	26,—
82	p. 1.	Szafran	3.000,—
82	p. 2.	Wanilja w strączkach, również mielona, chociażby z cukrem	1.000.—
82	p. 3.	Kardamon	1.000.—
82	p. 4.	Pieprz czarny, pieprz biały, ziele ang. cynamon:	
		a) niemielone	186,—
		b) mielone, krajane	255.—
82	p. 5.	Goździki, kwiat goździkowy, badian, imbir, kwiat muszkatołowy, gałka muszkatołowa, pieprz turecki w suchych strączkach oraz inne korzenie niewymienione:	
		a) niemielone	190.—
		b) mielone, krajane	225.—
211	p. 1.	Oleje roślinne, stałe, przy 15 C. oprócz osobno wymienionych o zawartości wolnych kwasów tłuszczowych 2,5% i wyżej	25,—

Rozporządzenie to weszło w życie z dn. 30 października 1934 r. i obowiązuje do dnia 31 marca 1935 r. Pozwolenia Ministra Skarbu wydane na podstawie rozporządzenia z dnia 11 października 1933 r. o ulgach celnych na owoce południowe, towary kolonjalne i oleje roślinne (Dz. U. R. P. Nr. 78 poz. 556) z ważnością do dnia 29 października 1934 r., zachowują swą ważność do dnia 31 grudnia 1934 r. przyczem cło zniżone od towarów odprawianych na podstawie wymienionych pozwoleń, oblicza się według zasad ustalonych w powyższem rozporządzeniu, t. j. z dnia 25 października 1934 r. (poz. 878).

7) Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 25 października 1934 r. w porozumieniu z Ministrami: Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych o zniżkach celnych na śledzie. Rozporządzenie to przewiduje, że sprowadzane przez porty polskiego obszaru celnego niżej wymienione śledzie, podlegają cłu zniżonemu w następującej wysokości:

Poz. t. c.	Nazwa towaru	Cło zniżone w zł
116 z p. 3 z uwagi	Śledzie żywe, świeże, nieżywe (mrożone, śnięte) od 100 kg	1.—
117 p. 1. uwaga 1-a.	Śledzie solone w beczkach od 1/1 beczki	16.—

Rozporządzenie powyższe weszło w życie z dniem 30 października 1934 r. i obowiązuje do dn. 31 grudnia 1934 r. (poz. 879).

8) Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 23 października 1934 r. w sprawie opłat za wykonanie czynności przez funkcjonarjuszów celnych poza miejscem urzędowem lub poza czasem urzędowym oraz za konwojowanie i strzeżenie towarów. Rozporządzenie to ogłoszone zostało w Dz. U. Nr. 95 z dnia 29 października 1934 r. poz. 862. Bliższych informacyj udziela biuro Izby Referat Celny w godz. urzędowych.

WAŻNE ROZPORZĄDZENIE W DZIEDZINIE CEŁ.

W numerze 96 Dziennika Ustaw R. P. z dnia 30 października br. opublikowany został szereg ważnych rozporządzeń Ministra Skarbu w sprawach celnych. Tak pod pozycją 873 ustanawia Minister Skarbu w porozumieniu z Ministrami Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych celną taryfę wywozową od wyszczególnionych w załączniku do tego rozporządzenia towarów. Towary te podzielone są na 5 grup. Do 1 grupy wchodzą rudy, żużle, popioły i metale nieszlachetne, do II-ej drewno, do III-ej zwierzęta, ptactwo, wytwory hodowli, mięso i przetwory mięsne, do IV-ej surowce i odpadki pochodzenia zwierzęcego i wreszcie do V-ej różne (grupa ta obejmuje 4 rodzaje towarów). Ogółem ustalone zostało cło wywozowe dla 40 rodzajów towarów.

Rozporządzenie Ministra Skarbu, opublikowane pod pozycją 874 zawiera wyjaśnienia uzupełniające do taryfy wywozowej celnej.

Pod pozycją 880 opublikowano rozporządzenie Ministra Skarbu w porozumieniu z Ministrami: Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych w sprawie zwrotu cła przy wywozie lnu i pakuł lnianych, w wysokości zł 10 od 100 kg dla pierwszego i zł 5 od 100 kg dla drugich. Pod pozycją 881 — rozporządzenie Ministra Skarbu w porozumieniu z tymiż Ministrami w sprawie zwrotu cła w wysokości 25 złotych od 100 kg przy wywozie spirytusu etylowego. Pod poz. 882 opublikowano rozporządzenie Ministra Skarbu w porozumieniu z tymiż Ministrami o zwrocie cła przy wywozie zbóż, produktów przemiału i słodu. Zwrot cła przy wywozie pszenicy, żyta, jęczmienia i owsa wynosi 6 złotych od 100 kg. przy wywozie mąki pełnej (bez zawartości

otrąb) — 10 złotych od 100 kg, mąki innej (śrutowej, półśrutowej, pośledniej itp.) 8 zł od 100 kg, kaszy jęczmiennej — 12 zł od 100 kg, kaszy owsianej i płatków owsianych — 9 złotych od 100 kg i słodu — 3 złote od 100 kg.

Rozporządzenie Ministra Skarbu w porozumieniu z Ministrami Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych (pozycja 883) dotyczy zwrotu ceł przy wywozie 35 rodzajów towarów, (27 rodzajów wyrobów z metalu, 8 rodzajów wyrobów włókienniczych, dalej cerata, wyroby chemiczne, szkło i wyroby, meble gięte i ryż łuszczony).

Wreszcie pod pozycją 884 opublikowano rozporządzenie Ministra Skarbu w porozumieniu tymiż Ministrami w sprawie zwrotu cła przy wywozie naturalnego masła krowiego, wysokość zwrotu ustalona została na zł 6 od 100 kg wagi netto.

W numerze 252 Monitora Polskiego z dnia 2 listopada br. pod poz. 325 opublikowane zostało zarządzenie Ministra Skarbu, wydane w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu o warunkach uzyskania pozwoleń na zastosowanie zniżek celnych przy przywozie owoców południowych, towarów kolonjalnych i olejów roślinnych; zarządzenie to stoi w związku z rozporządzeniem Ministra Skarbu z dn. 25 października b. r. (Dz. U. R. P. Nr. 96 poz. 878).

W numerze 90-tym Dziennika Ustaw R. P. z dnia 17 października br. pod pozycją 820 opublikowane zostało rozporządzenie Ministra Skarbu, zawierające przepisy wykonawcze do prawa celnego. Rozporządzenie to podzielone jest na 8 części — zawierających 236 paragrafów. Część pierwsza dotyczy ustroju celnego druga — ceł i towarów, trzecia — zwolnienia od cła i ulg celnych, czwarta — ruchu osobowego i towarowego przez granicę celną, piąta — postępowania celnego, (ta część zawiera bardzo ważne przepisy dotyczące manipulacyj celnych przy statkach morskich), szósta — uiszczenia należności celnych, siódma — zażaleń i wreszcie ósma — postanowień końcowych. Do rozporządzenia dołączono V załączników i 17 wzorów formularzy.

PODPISANIE PROWIZORJUM HANDLOWEGO POLSKO-HISZPAŃSKIEGO.

Na okres przejściowy aż do zawarcia nowego układu podpisane zostało w dniu 2 listopada rb. prowizorjum, ważne do dnia 1 grudnia. Prowizorjum daje Polsce możność wprowadzenia na rynek hiszpański przedewszystkiem pewnych kontyngentów jaj ze specjalnem uwzględnieniem transportów, zatrzymanych na granicy hiszpańskiej. Ze swej strony Polska udziela Hiszpanji na ten okres kontyngentów na: winogrona, kalafonję, wino, sardynki, oliwę oraz skóry.

Uregulowanie, narazie w prowizorjum, problemu polskiego eksportu jaj do Hiszpanji, ma poważne znaczenie, zważywszy przedewszystkiem na poważne ilości polskiego towaru zatrzymane na granicy hiszpańskiej. Zaznaczyć należy, że w samej Barcelonie znajdowało się ostatnio w chłodni portowej około 100 wagonów jaj w oczekiwaniu na pozwolenie importu do Hiszpanji.

PRAKTYCZNE WSKAZANIA DLA POLSKIEGO HANDLU EKSPORTOWEGO Z ARGENTYNĄ.

Istniejący w Buenos Aires Bank Polska Kasa Opieki S. A. stwierdza, że rozwojowi polskiego eksportu do Argentyny stoją na przeszkodzie w dużej mierze niedopatrzenia ze strony polskich firm eksport.. przynoszące firmom tym poważne straty. Przy dostawach towarów polskich należy przedewszystkiem przestrzegać dokładnego wypełniania zleceń przyczem główną rolę odgrywają następujące momenty:

1) Terminowość w wysyłaniu dokumentów przewozowych oraz towaru.

Firma wysyłająca towar musi pamiętać o tem, że towaru bez dokumentów odebrać nie można, dokumenty zatem muszą być wysłane w ten sposób, aby nadeszły do Argentyny przed terminem przybycia okrętu, przewożącego towar.

Zdawałoby się, że jest to tak jasnem, że zbędnem jest zwracanie na to uwagi, niemniej jednak praktyka wykazała, że firmy polskie nie zawsze do tego się stosują.

Towary, zwłaszcza sezonowe, jak np. wyroby tkackie, muszą być dostarczone w terminie zamówienia. Przy załadowaniu zatem towaru w porcie polskim firma wysyłająca musi upewnić się co trwania drogi morskiej odnośnego statku, ponieważ spóźnione nadejście towaru może spowodować uzasadnioną odmowę jego przyjęcia, a ponadto towar ten może w znacznej części, lub nawet całkowicie utracić wartość na rynku argentyńskim.

2) Towar winien być opakowany zgodnie z wymaganiami transportu morskiego i zwyczajami przyjętemi w Argentynie. Firma zatem, wysyłająca towar, musi uzyskać w tej sprawie dokładne informacje od swego przedstawiciela i do tych informacyj ściśle się zastosować.

3) Towar winien ściśle odpowiadać próbkom, na podstawie których zostało uskutecznione zamówienie. Żadne odchylenia od tego stanowczo nie są dopuszczalne, nawet odchylenia, które firma wysyłająca uważałaby za korzystne dla odbiorcy (lepszy gatunek towaru).

Równocześnie z wysłaniem towaru sprzedanego według próbek winny być wysłane pod adresem przedstawiciela względnie firmy importowej próbki towaru załadowanego

aby w ten sposób firma kupująca towar mogła zorjentować się w jego jakości bez potrzeby jego oglądania przed wykupieniem dokumentów.

Należy bowiem zaznaczyć, że oglądanie towaru przed wykupieniem dokumentów powoduje zbędne formalności i koszty, oraz niepotrzebną zwłokę w wykupieniu dokumentów.

4) Firma wywozowa polska winna mieć w Argentynie przedstawiciela, posiadającego jej pełnomocnictwo, ponieważ przy odbiorze towaru mogą powstać różne kwestje, których przewidzieć nie można i których wyjaśnienie w drodze telegraficznej z firmą nadawczą jest albo bardzo trudne i kosztowne, albo nawet wprost niemożliwe.

Zlecenia inkasa dokumentów, kierowane do Banku, winny zawierać ogólne upoważnienie do zastosowania się, w razie powstania jakichkolwiek trudności, do poleceń przedstawiciela.

W braku takiego upoważnienia, lub w razie jego niedokładnego ujęcia, jak np. w praktyce często spotykany zwrot „co do szczegółów wykonania zlecenia prosimy porozumieć się z naszym przedstawicielem“, mogą powstać pewne trudności, ponieważ Bank jest obowiązany zlecenie wykonać ściśle i o ile przedstawiciel nie posiada odpowiedniego pełnomocnictwa, zawsze może powstać kwestja, co firma wywozowa uważała za szczegóły, a co za część istotną swego zlecenia.

5) Towar winien być ubezpieczony w Zakładzie Ubezpieczeniowym, posiadającym w Argentynie przedstawiciela, upoważnionego do przeprowadzenia likwidacji ewentualnej szkody objętej warunkami polisy.

6) Firma wywozowa polska winna uzależnić przyjęcie zamówienia towaru od uzyskania przez firmę argentyńską zezwolenia na kupno dewizy dla pokrycia sumy faktury (permiso previo).

Zamówienie winno być wykonane w ten sposób, aby towar nadszedł do portu Buenos Aires nie prędzej jak w 30 dni od daty „permiso previo“, i nie później jak 120 dni od tej daty.

W wypadkach nadejścia towaru przed 30 dniami od otrzymania „permiso previo“ dewizy można otrzymać jednak dopiero po upływie tego terminu, zaś w razie nadejścia towaru po 120 dniach od uzyskania „permiso previo“, tj. po upływie ważności zezwolenia dewizowego, uzyskanie przydziału dewiz po kursie oficjalnym wogóle nie jest możliwe i wobec tego w tym wypadku należność może być przekazana jedynie po kursie wolnym, który jest jak wiadomo wyższy od oficjalnego.

7) Przy ustalaniu ceny kupna za towar, cena ta może być ustaloną w jakiejkolwiek walucie. Z punktu widzenia ogólnych interesów polskich towary polskie powinnyby sprzedawane być w złotych, chwilowo jednak zasada sprzedaży w złotych byłaby trudną do przeprowadzenia, ponieważ w notowaniach oficjalnych (ustalanych przez władze dewizowe na podstawie funta angielskiego). złoty jest z reguły notowany nieco wyżej w stosunku do jego wartości kursowej na innych rynkach zagranicznych.

W tej chwili zatem, dla uniknięcia podrożenia polskich ofert, jest wskazanem kalkulować ceny towarów polskich we frankach francuskich lub szwajcarskich, z wyjątkiem towarów, których ceny ze względu na konkurencję z towarem angielskim muszą być kalkulowane w funtach angielskich.

8) W wypadku sprzedaży towaru fob port polski powinny być koszty transportu włączone do faktury, poświadczonej przez Konsulat Argentyński w Polsce, ponieważ w przeciwnym wypadku na pokrycie tych kosztów nie będzie można uzyskać przydziału dewiz.

9) Kopja faktury winna być dołączoną do dokumentów towarowych i przesłaną wraz z temi dokumentami Bankowi przeprowadzającemu inkaso. Powyższa kopja jest niezbędną dla sporządzenia deklaracji celnej w wypadku, kiedy firma argentyńska z jakiegokolwiek powodu odmawia przyjęcia towaru lub z tem przyjęciem zwleka.

10) W razie sprzedaży towaru na kredyt traty ciągnione na firmę argentyńską winny mieć termin płatności ustalony w pewien czas po okazaniu, względnie przedstawieniu do akceptu, a nie w pewien czas od dnia wystawienia traty, co zupełnie w Argentynie nie jest w użyciu.

11) W interesie każdej firmy eksportowej polskiej leży załatwianie wszystkich tranzakcyj wyłącznie przez Bank P. K. O., ponieważ jedynie ten Bank jest bezpośrednio zainteresowany w rozwoju polskiego eksportu.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 PAŹDZIERNIKA 1934 R.

BELGJA. Z dniem 10 października 1934 r. weszły w życie nowe cła na papier pakowy tekturę itp.

BRAZYLJA. W myśl dekretu rządowego Nr. 24345 z dnia 5. 7. 1934 r., celuloza importowana do Brazylii podlega poniższej pozycji nowej taryfy celnej:

	stawka minimalna
poz. 945 — Celuloza.	
a) w płytach, krążkach, masie, mechan. lub chemiczna za 1 tonę brutto	Rs. 83.490
b) w blokach lub krążkach do filtrów za 1 kg. netto	Rs. 1.560

Jednak płyty lub krążki będą podlegały powyższej stawce celnej (alinea 1-sze), o ile będą odpowiednio wycięte na obwodnicy, w formie prostokątów lub trójkątów, o średnicy 15 mm. wzwyż, przy prostokątach, — lub 15 mm. rozpiętości u podstawy trójkątów: wycięcia winny być wykonane w nieprzerwanych od-

stępach co 10 cm., lub mniejszych. W przeciwnym wypadku celuloza będzie klasyfikowana według poniższej stawki, przewidzianej dla tektury:
poz. 357 — Tektura.
w arkuszach za 1 kg netto Rs. 1.560

Fabrykanci eksportujący celulozę do Brazylji będą zmuszeni zaopatrzyć się w odpowiednie maszyny do znaczenia, w celu uzyskania korzystniejszej klasyfikacji celnej. Niemniej wyniknąć może szereg nieporozumień przy eksporcie celulozy, o ile znaczenie nie będzie odpowiadało ściśle omówionemu przepisowi.

BUŁGARJA. Wolny od cła import bieli cynkowej i niefarbowanych nici jutowych sprowadzanych dla celów przemysłowych został zabroniony w dążeniu do ochrony przemysłu krajowego.

CHINY. Wprowadzony został zakaz importu gazów trujących i materjałów wybuchowych.

FINLANDJA. W związku ze zniesieniem reglamentacji importu maszyn, obniżone zostały cła na te artykuły; obecna stawka celna wynosi: na kukurydzę niemieloną — 0.20 Fmk.; otręby wszelkiego rodzaju 0.30; makuchy 0.30; inna pasza 0.30. Różnica pomiędzy opłatą celną w czasie trwania reglamentacji importu wyżej wymienionych artykułów, a stawką celną obowiązującą obecnie, będzie zwrócona importerom po wprowadzeniu taryfy na 1935 r.

FRANCJA. Na mocy dekretu z dnia 29 września 1934 r. zniesiona została reglamentacja importu oleju fuzylowego, smoły miękkiej, koksu naftowego, smoły naftowej, parafiny i wazeliny. Importerzy, sprowadzający powyżej 300 ton tych artykułów obowiązani są pewien zapas trzymać stale na składzie. Zapas ten musi wynosić przynajmniej czwartą część zarejestrowanych ilości. Pozatem obowiązani są importerzy do meldowania raz na miesiąc Ministerstwu Handlu sprowadzonej ilości tych artykułów.

Generalna Dyrekcja Celna na mocy dekretu z dn. 14 września 1934 r. wyjaśnia, że 4% zwyżka cła nie dotyczy poz. 461 od A do M t. j. papieru i tektury.

Rozporządzeniem z dnia 29 września 1934 r. wprowadzona została reglamentacja handlu nasionami zbóż i sadzeniakami kartofli.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. Dekretem z dnia 27 września 1934 r. wprowadzona została reglamentacja importu nawozów sztucznych w następujących kolonjach francuskich: w Gwadelupie, Indochinach, Madagaskarze i Gujanie.

HISZPANJA. Kontyngenty na oleje i tłuszcze na I kwartał 1934 roku ustalone zostały w takiej samej wysokości, jak kontyngenty na IV kwartał 1934 r. W Dzienniku Ustaw ogłoszony został dekret z dnia 25 września 1934 r., ustanawiający kontyngent na jaja na rok 1935 w wysokości 379023 kwintali. Rozdział kontyngentu dokonywany będzie przez międzyministerjalną Komisję dla handlu zewnętrznego. Zgodnie z par. 3 wyżej wymienionego dekretu muszą być jaja znakowane znakiem pochodzenia.

HONDURAS. Z dniem 1 sierpnia 1934 r. wprowadzony został zakaz importu papierosów.

KANADA. Z dniem 1 października 1934 r. wejdą w życie zmiany cła na wosk pszczelny.

ŁOTWA. Zarządzenie Min. Skarbu z dnia 25. 9. 1934 r. w sprawie handlu żelazem i stalą, przewiduje że wszystkie podania złożone na IV kwartał br. o uzyskanie zezwolenia na przywóz towarów z poz. 410 p. 3, 4 i 5, poz. 412 p. 3, 4 i 5 oraz poz. 155 p. 1, tj. zostały uchylone. Zainteresowani importerzy muszą złożyć ponownie podania do Libawskiej Fabryki Drutu.

NIEMCY. Pozwolenia dewizowe wydane przed dn. 29. 9. 1934 straciły z dniem 1. 10. 1934 swą moc obowiązującą, o ile nie dotyczyły zapłaty za towary importowane, a obejmowały uzyskanie dewiz lub uskuteczniania zapłaty z wolnych kont zagranicznych. Pozwolenia obowiązują nadał w zakresie regulowania należności z kont rozrachunkowych.

Urzędy dewizowe (Devisenstellen) nadal są kompetentne w sprawach należności powstałych z tytułu importu towarów zagranicznych przed 24. 9. 1934.

NORWEGJA. Zarządzeniem królewskiem z dnia 9 lipca rb. postanowiono — na podstawie ustawy z dnia 22-go czerwca 1934 r., że aż do odwołania zakazany będzie import smalcu i sadła, o ile przy wwozie nie będzie przedstawiane piśmienne zezwolenie Ministerstwa Rolnictwa.

PALESTYNA. Z dniem 1 października 1934 r. wprowadzone zostały nowe cła na mąkę pszenną i żytnią.

SZWAJCARJA. Rozporządzeniem z dnia 2. 10. 1934 została powołana do życia w celach przeprowadzania obrotów rozrachunkowych z zagranicą instytucja publiczno - prawna pod nazwą „Schweizerische Verrechnungstelle" z siedzibą w Zurychu. Instytucja ta przejąć ma wszelkie sprawy, które na podstawie istniejących układów załatwiał Bank Narodowy, który jednak będzie nadal dokonywać przeprowadzanie płatności.

SZWECJA. Według zarządzenia z dnia 29. 9. 34. została przez rząd szwedzki wyasygnowana na cele popierania rolnictwa kwota 100.000 koron, przeznaczona na uregulowanie ceny eksportowej jaj kurzych.

W dniu 28 września rb. rząd wydał rozporządzenie wykonawcze, ustalające na 3.6% stosunek spirytusu motorowego, który powinien być domieszany do benzyny przez importerów i fabrykantów benzyny przed sprzedażą na rynku wewnętrznym. Rozporządzenie to obowiązuje od dnia 1 października rb.

Na skutek tego cena mieszanki benzynowej t. zw. „bentyl" została podniesiona o kor. 0.01 ponad poprzednią cenę benzyny czystej, wynoszącej kor. 0.26. —

WIELKA BRYTANJA. Przedłożony został komisji taryfowej do zatwierdzenia projekt zwyżki cła na indyki i wprowadzenia zwrotu cła na olej lniany.

WŁOCHY. Dekretem Ministerstwa Finansów z dn. 27 września 1934, na listę towarów zakazanych do przywozu wprowadzono następujące artykuły:

29 a	Masło z mleka, świeże
29 b	Masło z mleka, gotowane lub solone
252 a, b, c, d, e	Tkaniny jedwabne.

Starania o zezwolenia przywozu należy czynić w zwyczajnej formie, tj. w drodze podania do Ministerstwa Finansów.

Możliwości handlowe i eksportowe

Firma włoska pragnie importować z Polski oczyszczony i surowy tłuszcz z wełny. R/25483/66/Gi.

Firma gdańska posiada stałe większe zapotrzebowanie na armatury do gazu, wody, pary i ogrzewania. Poszukuje zastępstwa ze składem konsygnacyjnym. P/24653/45/Gą.

Firma w Buenos Aires pragnie zakupić ceratę w kawałkach po 11 m. Szczegóły w Instytucie. P/25001/

Firma amerykańska, posiadająca biuro zakupów w Pradze, interesuje się przedmiotami artystycznemi z drzewa, szkła, porcelany, fajansu itd. P/25742/4X/Sz.

Firma angielska interesuje się importem drutu wzgl. wyrobów z drutu. P/25549/44/Ro.

Firma angielska pragnie nawiązać stosunki handlowe z firmami polskiemi zainteresowanemi w eksporcie drutu galwanizowanego. P/24741/5B/Ro.

Firma argentyńska pragnie otrzymać przedstawicielstwo firm polskich na Argentynę: na papier, celulozę i maszyny dla przemysłu sztucznego jedwabiu. P/25278/5C/Ro.

Firmy belgijskie interesują się dostawą worków lnianych. P/25139—40/51 i 25144/51/M.

Firma duńska zapytuje o adresy fabryk, które zajmują się wyrobem tkanych etykiet, wszywanych do wyrobów trykotażowych. P/25184/46/M.

Firma holenderska interesuje się importem tanich skórek futrzanych z Polski, zajęczych i króliczych. — M.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

WYNIKI POŁOWÓW RYB MORSKICH W PAŹDZIERNIKU.

Połowy przybrzeżne i dalekomorskie bałtyckie naszych rybaków wyniosły według danych Morskiego Urzędu Rybackiego 564 580 kg. o ogólnej wartości 207 636 zł. Stanowi to znaczny wzrost jak w stosunku do miesiąca września br., tak też do października 1933.

Podział połowów na poszczególne gatunki ryb w kg (w nawiasie podajemy ceny w złotych za kilogram) przedstawiał się następująco: Na pierwszem miejscu stanęły szproty z 263 300 kg (0,16), chociaż połów tej ryby, dopiero rozpoczynającej sezon, trwał zaledwie trzy dni. Szproty łowiono przy brzegu od strony pełnego Bałtyku na linji Karwia — Wielka Wieś — Jastarnia, za pomocą niewodów przybrzeżnych, sieci pławnych manc. Poszukiwania szprotów na kutrach motorowych w różnych miejscach nie przyniosły zdobyczy. Połowy płastug utrzymały się na poziomie zeszłorocznych. Złowiono storni 65,250 kg (0,50), zimnic 8,480 kg (0,30), gładzic 3,320 kg (0,50), skarpi (Steinbutt) 5,620 kg (0,80).

Połowy śledzików odbywały się w ciągu całego miesiąca i dały 123,820 kg (0,10.) Dwukrotny wzrost względem października ubiegłego roku wykazały połowy węgorzy, dając 52.180 kg (1,80), węgorzyce (kwapy) dały 6.980 kg (0,50), certy 710 kg (0,50), troć i łosoś 380 kg (3,50). Połów dorszy wykazał spadek spowodowany 1) ucieczką dorszy z dotychczasowych miejsc połowów na głębi gdańskiej wskutek podejścia zimnych wód pod wpływem układu wiatrów i 2) burzliwą pogodą w obwodzie Bornholmu, wykazując 29.160 kg (0,50). Z ryb słodkowodnych złowiono w zatoce: szczupaków 4.180 kg (1.50), okoni 850 kg (0,30), płotek 350 kg (0.50).

Z poszczególnych obwodów rybołówczych największe połowy miał obwód Jastarnia — Wielka Wieś, który złowił na Wielkiem Morzu 236 tys. kg. o wartości 110.417 złotych drugie miejsce zajął obwód Hel z 112 i pół tys. kg. ryby wartości 26.611 zł., obwód zachodni, od Chłapowa do granicy niemieckiej wykazał wzrost połowów bardzo znaczny (szproty) dając prawie 92 tys. kg. 24.118 zł., miejscowości nad zatoką Pucką do Gdyni 30.760. kg — 2.874 zł. Gdynia wykazała 71 tys. kg. — 23.874 zł.

Połowy pełnego morza pod Bornholmem dały 22.630 kg. wartości 4.870 zł. Z połowów na morzu Północnem dowieziono 1.603.040 kg. śledzi solonych w beczkach, co daje miarę znaczenia tych połowów, trzykrotnie większych od połowów bałtyckich.

Podział zbytu połowów przybrzeżnych w październiku wykazuje wielkie znaczenie naszego przemysłu wędzarnianego na Wybrzeżu, odbierającego w tym miesiącu 50% połowów, bo 315.440 kg o wartości 92.361 zł. Na rynku miejscowym sprzedano 179.910 kg. 61.109 zł., do Gdańska wywieziono 49.230 kg. o wartości 18.166 zł. do Danji wywieziono 20.000 kg węgorzy, wartości 36.000 zł.

PRACA PORTU RYBACKIEGO W GDYNI W PAŹDZIERNIKU.

Obroty portu rybackiego w Gdyni wykazały w październiku 3.378.590 kg ryb morskich importowanych i własnego połowu. Śledzi solonych importowano w ilości 990.560 kg. na 5 statkach, śledzi solonych z polskich połowów na Morzu Północnem 1.603.040 kg na 6 statkach, śledzi zamrożonych 15.060 kg na 1 statku, śledzi świeżych w lodzie z Niemiec 364.000 kg na 8 statkach, śledzi świeżych w lodzie z Anglji 312.000 kg na 2 statkach. Połowy rybaków gdyńskich przybrzeżne i pełnego Bałtyku dały 93.610 kg. Z portu rybackiego wysłano w październiku 222 wagony z rybami i jedną barkę z ładunkiem 160 ton śledzi solonych.

KRONIKA

— **CENY ŚLEDZI SOLONYCH W GDYNI.** W porcie rybackim w Gdyni notowano z końcem ubiegłego tygodnia następujące ceny za śledzie solone, ozlone.

loco wagon port rybacki w złotych, netto kasa dwa procent skonta, za jedną dużą beczkę:

Polskie śledzie marki „Mewa" z połowów własnych na morzu Północnem wobec obniżenia cła na śledzie angielskie zmuszone były dostosować się do nowej sytuacji i obniżyć ceny. Obroty śledziami „Mewy" były bardzo ożywione. Płacono za t. zw. szkockie: maties 63, small maties wyczerpane, spents 55, za śledzie z połowów sezonu Yarmouth, small matties „F" 62, small maties „FF" 64, matties „F" 65, matties „FF" 78, milkers-matfulls „FF" 80.

Śledzie Yarmouth importowane: ubiegły tydzień stał pod znakiem wyczekiwania na nowe śledzie Yarmouth, na które popyt był bardzo duży, wobec zniżenia cła. Pierwszy statek z dnia 2. bm. został natychmiast rozsprzedany, zwłaszcza że w tym czasie podniesiono ceny na te śledzie od 3 do 5 złotych na beczce, u eksporterów w Anglji. Z pierwszego statku ładowano również wagony tranzytem do Rumunji i Czechosłowacji.

Płacono za small maties ordinary 63, I trade 70, za matties: ordinary 63, I trade 72, za mattfulls ordinary 70, I trade 76.

szkockie importowane wykazały zwyczajną w tym okresie zniżkę: Large matjes 101, selected matjes 100, medium matjes 100, powyższe gatunki marki Stornoway uzyskiwały 104, Castlebay-fulls 78, Stornoway Castlebay i Lerwick mattfulls 80, mattics od 73 do 75, small matties 70, crownspents 62, za t. zw. „trójkę Bloomfieldsa" płacono za matties 82, za mattfulls 84.

Islandzkie importowane, oryginalne Island matjes od 72 do 75, islandzkie bez głów za dwie półbeczki 75.

norweskie importowane i Island matjes t. zw. behandelte 65, wiosenne (Vaar) 3/6 : 32—34.

— **PARTJE ŚLEDZI ŚWIEŻYCH Z PÓŁNOCNEGO MORZA W GDYNI.** 25 października złożył ss. „Akershus" linji Wschodnia Norwegja — Gdynia w Chłodni Rybnej 15 ton zamrożonych śledzi norweskich.

25 października ss. „Luleaff" wyładował w porcie handlowym w Gdyni około 15 ton świeżych śledzi z Hamburga, w lodzie. Część towaru została w Gdyni, resztę wysłano do wędzarń poza wybrzeżem.

2 listopada statek-chłodnia ss. „Borgund" przywiózł dla Gdyńskiego Importu Śledzi 106 ton śledzi świeżych w lodzie z Lowestoft.

4 listopada statek-chłodnia ss. „Rimfrost" przywiózł również z Lowestoft 500/1 beczek śledzi solonych i pozatem śledzi świeżych w lodzie 144 ton netto, z czego połowa była zapakowana w Anglji do beczek dużych i półbeczek, druga połowa — do skrzyń. Śledzie były przeznaczone dla firmy „Polonia" w porcie rybackim w Gdyni, dla solenia. Cena na śledzie świeże, mimo znacznej zwyżki w Anglji, utrzymuje się na poprzednim poziomie tj. 30 gr za kg franco wagon, oclone.

— **PARTJE ŚLEDZI OCZEKIWANE W GDYNI.** W dniu 8. bm. oczekiwane są w Gdyni z mniejszemi partjami śledzi solonych z Great Yarmouth: ss „Kurzesee" z 1298 beczek i ss. „Mars" z 500 beczek. Około 15-go bm. spodziewany jest z Islandji norweski ss. „Kongshaug" z około 3.000 beczek śledzi islandzkich.

— **PARTJE ŚLEDZI SOLONYCH PRZYBYŁE DO GDYNI.** 22 października z polskich połowów na morzu Północnem „Mewy" przywiózł do portu rybackiego w Gdyni ss. „Curslack" 1.105/1 i 650/2 beczek. 24 października z tychże połowów ss. „Chorzów" 1.875/1 i 1.262/2 beczek.

24 października ss. „Hebe" linji Amsterdam—Gdynia przywiózł 250/1 i 40/2 beczek śledzi solonych holenderskich. Jest to pierwsza partja próbna tych prawie nieznanych u nas śledzi. Znakowanie holenderskie: HH — small maties, LL — matties, MM mattfulls, YY — ylen czyli spents.

29 października ss. „Cieszyn" przywiózł z Rotterdamu 2.095/1 i 810/2 beczek śledzi solonych z polskich połowów na morzu Północnem. Są to pierwsze śledzie z połowów sezonu Yarmouth.

2 listopada ss. „Zeester" wyładował w porcie rybackim w Gdyni 1.850/1 i 740/2 beczek śledzi solonych Yarmouth.

25 października ss. „Ursa" linji Zach. Norwegja — Gdynia wyładował w porcie rybackim w Gdyni 2.083/1 i 254/2 norweskich śledzi solonych, z czego przypadło na t. zw. islandzkie 291/1 i 40/2 beczek.

— **ZNIŻKA CELNA NA ŚLEDZIE SOLONE** ogłoszona w D. U. Nr. 96 z dnia 30 października br. pozycja 879, ogłoszona jako rozporządzenie Ministra Skarbu, przewiduje obniżkę z 2 zł na 1 zł na śledzie świeże i obniżkę z 24 zł na 16 zł na śledzie solone, ale tylko na duże beczki. Pominięto natomiast małe beczki (dwie beczki małe jako jedna duża) figurujące w taryfie celnej w uwadze 1 b.

— **RUCH W PORCIE RYBACKIM.** W ubiegłym tygodniu trzy statki wyładowały ogółem 858 ton śledzi solonych i świeżych w lodzie. Z portu rybackiego wysłano 45 wagonów z rybami, z czego 5 na tranzyt. Z wysłanych wagonów przypada: dwa wagony szprotów wędzonych, sześć wagonów-lodowni ze śledziami świeżemi, a reszta na śledzie solone importowane i z polskich połowów. Do Chłodni Rybnej złożono z polskich połowów bałtyckich 17.000 kg ryb. Rybacy łowili nieznaczne ilości flonder i dorszy, które częściowo sprzedano w Gdańsku. Obfity połów śledzików złowionych przez rybaka z Mechlinek w ilości 1.500 kg sprzedano całkowicie w Gdańsku (cena za 100 kilo śledzików 20 zł).

— **ROZBUDOWA MAGAZYNU „MEWY".** Polsko-holenderskie towarzystwo dla połowu śledzi na morzu Północnem „Mewa" posiada w porcie rybackim w Gdyni magazyn o powierzchni 942 m. kw. z czego 252 m. kw. przypada na biura. Wobec zapowiadającego się już niebawem przepakowywania łowionych śledzi zamiast Holandji, w Gdyni, rozpoczyna „Mewa" budowę dalszej części magazynu o powierzchni 1.260 m. kw. Na możliwościach rozwojowych tego przedsiębiorstwa jak i wogóle naszych połowów na morzu Północnem silnie odbija się świeżo wprowadzona zniżka cła na importowane śledzie solone, z 24 na 16 złotych na beczce.

Wydawnictwa

MIESIĘCZNIK „PALESTYNA — BLISKI WSCHÓD".

Polsko - Palestyńska Izba Handlowa od trzech lat wydaje miesięcznik „Palestyna i Bliski Wschód", poświęcony sprawom gospodarczym Palestyny i sąsiadujących krajów Bliskiego Wschodu i informujący o stanie poszczególnych gałęzi rolnictwa, przemysłu, handlu i finansów, wymienionych powyżej krajów.

Na łamach „Palestyny i Bliskiego Wschodu", jako organu Polsko - Palestyńskiej Izby Handlowej, publikowane są materjały i wyniki prac, prowadzonych przez Izbę, w kierunku badania rynku palestyńskiego oraz krajów Bliskiego Wschodu.

Wydawnictwo to wskazuje drogi i możliwości nawiązania, bądź wzmożenia stosunków handlowych z wymienionemi krajami.

jest przeto pożytecznym informatorem firm. zainteresowanych w eksporcie na wspomniane wyżej rynki.

SPECJALNY NUMER BRASIL - POLONIA.

Izba Handlowa Brazylijsko - Polska w Rio de Janeiro wydała numer specjalny „Brasil Polonia", z okazji Targów Międzynarodowych w Rio de Janeiro. Numer ten został wydany w 3000 egzemplarzy i rozesłany wszystkim zainteresowanym urzędom i poważniejszym domom handlowym.

Jest to pierwsze tego rodzaju wydawnictwo propagandowe handlowe polskie w języku portugalskim na terenie Brazylji. Już obecnie można stwierdzić duże zainteresowanie eksportem polskim, sądząc z otrzymywanych zapytań.

Po uzyskaniu tak dodatnich rezultatów przy tej pierwszej próbie, Izba projektuje wydanie 2-go numeru specjalnego, dotyczącego lotnictwa polskiego w związku z Challenge'm oraz 3-go dotyczącego przemysłu polskiego, zaopatrującego wszystkie dziedziny komunikacji, tj. kolejnictwa, trakcji motorowej. elektrycznej, telefonów i telegrafów itp. Izba opracowuje te projekty w porozumieniu ze swą siostrzaną instytucją w Warszawie.

Komunikaty

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU PRODUKTÓW MLECZARSKICH I JAJCZARSKICH.

Masło.

Położenie rynkowe w tygodniu od 23—29 10. 1934 r. uległo na rynkach zagranicznych pewnej poprawie. Berlin notuje bez zmiany:

mk. 130,— za niemieckie masło standartowe,

mk. 127,— za niemieckie wyborowe masło mleczarskie,

mk. 123,— za niemieckie masło mleczarskie —

za 50 kg franco stacja odbiorcza i przypuszczalnie notowanie to utrzyma się jeszcze dłuższy czas.

Z Anglji nadchodzą wiadomości o mocniejszej tendencji. skutkiem czego Kopenhaga w dniu 25 bm. podwyższyła notowanie o 20 koron na 208 koron za 100 kg. Również masło bałtyckie zwyżkowało w cenie.

Natomiast rynek krajowy wykazuje tendencję wybitnie zniżkową. Poznań obniżył notowanie w hurcie na zł 2,70 za kg I gatunku, chwilowo przy niezmienionych cenach w półhurcie i detalu. Katowice notują zł 2,70 za kg masła I gatunku. Znacznie słabiej notują ośrodki konsumcyjne województw centralnych i południowych.

Jajka.

W dniu 29 bm. płacono za jaja świeże prześwietlane z Poznańskiego zł 120 za skrzynię 24 kopową. Tendencja zwyżkowa.

GDZIE NABYĆ SPRZĘT OCHRONNY DLA ROBOTNIKÓW.

W zapobieganiu nieszczęśliwym wypadkom i chorobom zawodowym bardzo duże znaczenie mają ochrony indywidualne pracującego, jak np. maski. okulary ochronne. hełmy, kombinezony, fartuchy, kurtki, rękawice, obuwie. Zależnie od materjału, kroju i wykonania ochraniają one przed pyłem, materjałami żrącemi, oparzeniem, zatruciem. uszkodzeniem przez maszyny itp.

Małe rozpowszechnienie tych ochron w Polsce wynika w dużej mierze z trudności w ich nabywaniu, czego dowodem są liczne zapytania w tej sprawie pod adresem Instytutu Spraw Społecznych.

W związku z tem Instytut zwraca się do wszystkich firm i osób, które wyrabiają lub mogłyby wyrabiać, a także tych, które sprzedają powyżej wymieniony sprzęt ochronny o nadsyłanie wzorów, próbek i szczegółowych prospektów z rysunkami i cenników pod adresem Instytutu Spraw Społecznych — Warszawa, ul. Wiejska 19 m. 4.

Sprawy komunikacyjne

PRACE PAŃSTWOWEJ RADY KOMUNIKACYJNEJ

W będących obecnie w toku intensywnych pracach nad rewizją taryf kolejowych generalnymi referentami Komitetu Taryfowego tej Rady są pp: Inż. B. Nagórski i Dyr. Michalewski (sprawy portowe), H. Taubenfeld (sprawy eksportowe i turystyczne), Inż. L. Skarżeński (przemysł maszynowy), Inż. A. Dziedziul (ceramika, cement i wapno) J. Gościcki (rolnictwo), Inż. W. Okoniewski i G. Pol (przemysł rolny i cukier), Inż. A. Olszewski (węgiel), Dr. S. Unger (nafta). J. Meyer (hutnictwo), Dr. R. Battaglia (przemysł konfekcyjny i włókienniczy) Dr. W. Babiński (lasy i rolnictwo), Inż. W. Szczyt - Niemirowicz (żegluga śródlądowa),

Dr. E. Natanson (papiernictwo), Inż. Ihnatowicz (przemysł drzewny), Inż. S. Trocki (tłuszcze i oleje), Dr. T. Spitzer (przemysł garbarski i skórny).

WYMIANA TOWAROWA POLSKI Z TUNISEM.

W wymianie towarowej między Polską a Tunisem w r. 1933 naczelne miejsce zajmują wyroby konfekcyjne, na sumę 702 tys. fr., dalej meble i wyroby z drzewa 474 tysięcy fr., wreszcie wyroby szklane — 97 tysięcy fr.

W dziedzinie wyrobów z drzewa, pierwsze miejsce zajmują dykty — 1665 centn., wartości 410 tys. fr., pozatem meble gięte — 42 centn., wartości 43 tys. fr., wreszcie inne wyroby z drzewa — 42 centn., wartości 21 tys. fr.

Z wyrobów szklanych importowała Polska do Tunisu głównie szkła do lamp naftowych — 118 centn., wartości 33 tys. fr., pozatem szkło stołowe 21 centn., wartości 11 tys. fr. i wyroby fajansowe — 6 centn., wartości 3 tys. fr.

Z drzewa budulcowego importowała Polska w tym roku do Tunisu jedynie deski, względnie belki dębowe rżnięte o grubości 80 m/m. i więcej, w ilości 19 ton, wartości 17 tys. fr.

Z produktów chemicznych, eksportowano z Polski tlenek ołowiu.

W roku 1933 zapoczątkowano eksport wędlin do Tunisu, przyczem ustalona oficjalnie ilość centn. 4 wartości 6 tys. fr. nie jest ścisła, gdyż pewna ilość wędlin przybyła w paczkach pocztowych.

Pozatem wywiozła Polska do Tunisu fasolę w ilości 25 centn., wartości 2 tys. fr.

Wprowadzone ograniczenia importowe wpłyną niewątpliwie na zmniejszenie dostaw polskich w r. bież. Eksport polskiej konfekcji, który osiągnął w r. 1933 — 702 tys. fr., został prawie zupełnie uniemożliwiony przez wydanie dekretu z dnia 11. 10. 1933 r., który wprowadził maksymalną stawkę celną na konfekcję pochodzenia polskiego. Polski eksport dykt uzyskał niebezpiecznego konkurenta w Rosji Sowieckiej. Wszelkie widoki powodzenia i rozwoju ma polski eksport wędlin, który zapoczątkowany w roku 1933, osiągnie niewątpliwie lepsze rezultaty w roku bieżącym, szczególnie w nadchodzącym sezonie zimowym.

Produktem polskim, któryby miał niewątpliwie wszelkie widoki znacznego zbytu w Tunisie, są naczynia żelazne i z blachy emalj.: w roku 1933 wprowadził Tunis naczyń i zbiorników z żelaza i blachy na sumę 20 miljonów franków. Eksporterzy polscy nie wykazują jednak w tym zakresie dostatecznego zainteresowania. P. I. E.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Śląsk	13. 11.	17. 11.	21. 11.	24. 11.
Capella	20. 11.	24. 11.	28. 11.	1. 12.
Cieszyn	27. 11.	1. 12.	5. 12.	8. 12.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Gdynia — Wasa — (Północna Finlandja)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Nordland — z Gdyni 15/16. 11. s/s Annelise — z Gdyni 25/26. 11.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjold — z Gdyni 18/19. 11. s/s Magnus — z Gdyni 2/3. 12.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s	Odjazdy — Sailings Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Neptun	12. 11.	14. 11.
Minos	19. 11.	21. 11.
Niobe	26. 11.	28. 11.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 14/15. 11.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 21. 11.
s/s Egholm — z Gdyni 19/20. 11.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 28. 11.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterranean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 21. 11.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Frutta d'Italia — z Gdyni 25. 11.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni — 19. 11.
s/s Egon — z Gdyni 3. 12.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 19/20. 11.
ż/m Erna — z Gdyni 3/4. 12.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 21. 11.

Do Aarhus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 14. 11. — z Gdańska 17. 11.

s/s Iwan — z Gdyni 28. 11. — z Gdańska 1. 12.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 21. 11.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Neptun — z Gdańska 17. 11.
s/s Minos — z Gdańska 24. 11.
s/s Niobe — z Gdańska 1. 12.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Christian Russ	13. 11.	17. 11.
Kaete	17. 11.	20. 11.
Lothar	24. 11.	27. 11.
Gertrud	27. 11.	1. 12.

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 20. 11.

s/s Tczew — z Gdyni 8. 12.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)

(Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Balduin — z Gdyni 16. 11. — z Gdańska 14. 11.
s/s Akershus — z Gdyni 23. 11. — z Gdańska 22. 11.
s/s Balduin — z Gdyni 30. 11. — z Gdańska 29. 11.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów

(West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdyni 12. 11.
s/s Ursa — z Gdyni 26. 11. — z Gdańska 24. 11.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Cieszyn — z Gdyni 13. 11. — z Gdańska 16. 11.
s/s Chorzów — z Gdyni 20. 11. — z Gdańska 23. 11.
s/s Śląsk — z Gdyni 27. 11. — z Gdańska 30. 11.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek. z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska“ przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen“, odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Orest	15. 11.	17. 11.
Butt	19. 11.	21. 11.
Oscar Fridrich	22. 11.	24. 11.
Andromeda	26. 11.	28. 11.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.

Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska“ S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Cieszyn	13. 11.	16. 11.	21. 11.
Irisen	20. 11.	23. 11.	1. 12.
Śląsk	27. 11.	30. 11.	5. 12.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 19. 11. — z Gdańska 21. 11. s/s Condor — z Gdyni 29. 11. — z Gdańska 1. 12

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Rhea — z Gdyni 13/14. 11. s/s Perseus — z Gdyni 20/21. 11.
s/s Pluto — z Gdyni 27/28. 11.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 20. 11. — z Gdyni 22. 11.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 13. 11. — z Gdyni 15. 11.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 13. 11. — z Gdyni 15. 11.

s/s Lwów — z Gdańska 20. 11. — z Gdyni 22. 11.

Do Leith — Grangemouth

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Dalahinnie — z Gdyni 16/17. 11. s/s Majorca — z Gdyni 23/24. 11.
s/s Minorca — z Gdyni 30. 11.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 18/19. 11. s/s Magnus — z Gdyni 2/3. 12.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 24. 11. s/s August Schultze — z Gdyni 15. 12.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 24. 11. s/s August Schultze — z Gdyni 15. 12.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Girgenti — z Gdyni 24. 11. s/s Albania — z Gdyni 21. 12.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Egholm — z Gdyni 19/20. 11. s/s Charkow — z Gdyni 19/20. 12.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Frutta d'Italia — z Gdyni 23. 11.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Ferrebo — z Gdyni 26. 11. m/s Gotland — z Gdyni 26. 12.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanyork — z Gdyni 14. 11. s/s Sagaporack — z Gdyni 25. 11.

s/s City of Fairbury — z Gdyni 29. 11.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 23. 11.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Pacific — z Gdyni 14. 11. m/s Kronpricessan Margareta — z Gdyni 16. 12.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mercator — z Gdyni 21. 11. s/s Navigator — z Gdyni ca 25. 11.
s/s Bore VIII — z Gdyni ca 7. 12.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

m/s Hammaren — z Gdyni 26. 11.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Wellington — z Gdyni 17. 11. s/s Laomedon — z Gdyni 8. 12.

Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Madras Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tijuca — z Gdyni 26. 11. s/s Delhi — z Gdyni 17. 12.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings and Arrivalę in Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s City of Fairbury — 3. 11.		s/s City of Fairbury — 17. 11.
s/s Minnequa — 15. 11.		s/s Minnequa — 29. 11.

Linja Gdynia—Ameryka
(Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko — 8. 11	s/s Kościuszko — 20. 11.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko — 10. 11.	s/s Kościuszko — 20. 11.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia	Gdańsk	Tallinn	Helsingfors
	Wtorek	Sobota	Środa	Sobota
s/s Capella			14. 11.	17. 11.
s/s Śląsk	13. 11.	17. 11.	21. 11.	24. 11.
s/s Capela	20. 11.	24. 11.	28. 11.	1. 12.

Do Kotki zawijają tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
lub substytut	środy i soboty	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Kaete	14. 11.	17. 11.	20. 11.
Lothar	21. 11.	24. 11.	27. 11.
Gertrud	24. 11.	27. 11.	1. 12.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	17. 11.	20. 11.	24. 11.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Chorzów 11. 11.
z Rotterdamu — s/s Chorzów 1. 12.
z Rotterdamu s/s Cieszyn 24. 11.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Butt	13. 11.	19. 11.	21. 11.
Oscar Fridrich	17. 11.	22. 11.	24. 11.
Andromeda	20. 11.	26. 11.	28. 11.
Condor	24. 11.	29. 11.	1. 12.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

s/s Irisen — z Antwerpji 17. 11.
s/s Irisen — z Antwerpji 1. 12.
s/s Cieszyn — z Antwerpji 21. 11.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — s/s Butt 10. 11. — w Gdyni 19. 11.
z Antwerpji — s/s Condor 22. 11. — w Gdyni 29. 11.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Minos	15. 11.	19. 11.	21. 11.	24. 11.
Niobe	22. 11.	26. 11.	28. 11.	1. 12.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia)
s/s Lech	14. 11.	18. 11.	20. 11.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia)
s/s Baltonia	21. 11.	25. 11.	27. 11.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig	Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia)
s/s Lwów	14. 11.	18. 11.	20. 11.
s/s Lublin	21. 11.	25. 11.	27. 11.

Porty Gulfu — Gdynia
Gulf Ports (U. S. A. Cotton — and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi				Przyjazd
	Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdańsk/Gdynia
m/s Rydboholm		8. 10.	15. 10.		9. 11.
m/s Tana				20. 10.	22. 11.
m/s Toledo		19. 10.	27. 10.		25. 11.
m/s Vasaholm		29. 10.	5. 11.		3. 12.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia	Przyjazd	
	Santos	Gdynia	Gdańsk
s/s Orient	9. 10.	12. 11.	15. 11.
s/s Heracles	8. 11.	10. 12.	14. 12.

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

m/s	Termin wyjścia Pireus	Istambul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haiffa	Palermo	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia-Gdańsk
Vasaland	19. 10.	6. 10.	12. 10.		5. 10.				14. 11.
Gotland		17. 10.	3. 11.		25. 10.		28. 10.		25. 11.
Smaland		7. 11.		11. 11.	8. 11.		10. 11.		4. 12.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — wychodzi z Casablanca 20. 11. — oczekiwany w Gdyni 15. 12.

Płaszcze — ubrania oraz wszelkie artykuły męskie

poleca w wielkim wyborze

K. TURZYŃSKI, Gdynia — ul. Świętojańska 9

TELEFON 1593

Kapelusze „Geopperta“ i „Hückla“

ADAM TOMASZEWSKI

NOWOCZESNA ORGANIZACJA URZĄDZEŃ BIUROWYCH

GDYNIA

ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA

(W domu gdzie Izba Przemysłowo-Handlowa)

KONTA BANKOWE: KOMUN. KASA OSZCZĘDNOŚCI GDYNIA — — — — P. K. O. POZNAŃ NR. 212.758

TELEFON NR. 1055

Hurtowy i detaliczny skład papieru, materjałów piśmiennych i artykułów biurowych.

Księgowość przebitkowa.

Powiększywszy zakres działania, zaopatrzyłem skład swój w duży wybór towaru.

Dostawy do urzędów i biur po niskich cenach.

Korzystne źródło zakupu dla odsprzedawców.

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

m/s	Pireus	Istambul	Izmir	Termin wyjścia Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haiffa	Palermo	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia-Gdańsk
Vasaland	19. 10.	6. 10.	12. 10.		5. 10.				14. 11.
Gotland		17. 10.	3. 11.		25. 10.		28. 10.		25. 11.
Smaland		7. 11.		11. 11.	8. 11.		10. 11.		4. 12.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — wychodzi z Casablanca 20. 11. — oczekiwany w Gdyni 13. 12.

Płaszcze — ubrania oraz wszelkie artykuły męskie

poleca w wielkim wyborze

K. TURZYŃSKI, Gdynia — ul. Świętojańska 9

TELEFON 1593

Kapelusze „Geopperta“ i „Hückla“

ADAM TOMASZEWSKI

NOWOCZESNA ORGANIZACJA

URZĄDZEŃ BIUROWYCH

GDYNIA

ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA

(W domu gdzie Izba Przemysłowo - Handlowa)

KONTA BANKOWE: KOMUN. KASA OSZCZĘDNOŚCI GDYNIA — — — — P. K. O. POZNAŃ NR. 212.758

TELEFON NR. 1055

Hurtowy i detaliczny skład papieru, materjałów piśmiennych i artykułów biurowych.

Księgowość przebitkowa.

Powiększywszy zakres działania, zaopatrzyłem skład swój w duży wybór towaru.

Dostawy do urzędów i biur po niskich cenach.

Korzystne źródło zakupu dla odsprzedawców.

JÓZEF FETTER SP. AKC.

Nabrzeże Polskie **GDYNIA — PORT** **Telefon Nr. 29-87**

**Suszarnia i pakownia owoców oraz import
i eksport tow. spożywczych i kolonjalnych**

Feliks Guziewicz

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów, Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — Tel. 10-25

TOWARZYSTWO SPEDYCYJNE

J. H. BACHMANN

Sp. z o. p.

Starowiejska 26 **G D Y N I A** Telefony: 16-93, 16-94

Spedycja lądowa i morska Specjalność: Przeładunek bawełny

Pacoszyński Michał

przysięgły rewizor ksiąg handlowych na obwód Izby Przemysł. — Handlowej w Gdyni, – biegły sądowy w sprawach handlowych i sprawach księgowości spółek akcyjnych oraz instytucyj bankowych.

(Accountant — Expert-Comptable — beeid. Bücher-Revisor)

Biuro buchalteryjno-rewizyjne i organizacyjne

w GDYNI – ul. Antoniego Abrahama 9 – Telefon Nr. 1294

Organizacja księgowości w przedsiębiorstwach wszelkiego rodzaju
Nadzór nad księgowością
Sporządzanie i analiza bilansów
Potwierdzanie bilansów
Opracowywanie sprawozdań rocznych
Reorganizacja i racjonalizacja księgowości
Prowadzenie ksiąg w abonamencie

Sprawy podatkowe. Księgowość przebitkowa i maszynowa. Prospekty bezpłatnie

TREŚĆ

Płaszcze — ubrania oraz wszelkie artykuły męskie

poleca w wielkim wyborze

K. TURZYŃSKI, Gdynia — ul. Świętojańska 9

TELEFON 1593

Kapelusze „Geopperta“ i „Hückla“

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA 15 listopada 1934 r. | NR. 31

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

WOLNY OBSZAR CELNY W GDYNI

Miesiąc ubiegły przyniósł szereg ważnych przepisów prawnych w dziedzinie celnej. Część ich jako mających znaczenie ogólne omówiliśmy już w numerze ostatnim naszego Biuletynu. Obecnie pragniemy nieco obszerniej przedstawić sprawę Wolnego obszaru Celnego w Gdyni na tle rozporządzeń, które aczkolwiek już poprzednio wydane ostatnio uzyskały moc obowiązującą, względnie rozporządzeń nowowydanych.

Z dniem 30 października weszło w życie Rozporządzenie Prezydenta R. P. z dn. 27. 10. 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 84, poz. 610) o prawie celnem; artykuł 3-ci tego Rozporządzenia służy za podstawę prawną do ustanowienia na polskim obszarze celnym wolnych obszarów celnych.

W myśl postanowienia tego artykułu wolne obszary celne ustanawia Rada Ministrów w drodze rozporządzeń. Obszar taki traktowany jest w zasadzie, pod względem celnym, jak zagranicą; pozostaje on jednak pod kontrolą celną. Towary zagraniczne, przywożone do wolnego obszaru celnego dla przechowania na tym obszarze, przeróbki lub obróbki, nie podlegają żadnym należnościom celnym. (To samo dotyczy również opłat monopolowych i podatków bezpośrednich.)

Przepisy te nie naruszają jednak obowiązujących ograniczeń w dziedzinie obrotu artykułami monopolowemi i akcyzowemi, jak również przedmiotami uzbrojenia i wyposażenia wojskowego. Dalej, na wolnym obszarze celnym mają również zastosowanie ograniczenia sanitarne, weterynaryjne oraz ograniczenia, mające na względzie bezpieczeństwo publiczne i wykonanie zobowiązań międzynarodowych.

Spożycie towarów zagranicznych dozwolone jest na terenie wolnego obszaru celnego po uiszczeniu należności celnych, przyczem w tych wypadkach towar ten podlega także ograniczeniom przywozowym, stosowanym przy przywozie towarów z zagranicy. Przepis powyższy nie dotyczy jednak towarów zagranicznych, przeznaczonych do spożycia na statkach morskich, utrzymujących żeglugę z portami zagranicznemi.

Towary krajowe, wywożone do wolnego obszaru celnego, podlegają odprawie celnej i ograniczeniom wywozowym na ogólnych zasadach stosowanych przy wywozie towarów zagranicę. Przepis ten nie ma zastosowania do towarów przeznaczonych do spożycia na tym obszarze.

Poza temi postanowieniami, artykuł 3-ci prawa celnego przewiduje, że towary przywożone z wolnego obszaru celnego do reszty polskiego obszaru celnego podlegają odprawie celnej i ograniczeniom przywozowym i przewozowym na ogólnych zasadach. Dalej, że uprawianie handlu i przemysłu, wznoszenie budowli, zamieszkiwanie na wolnym obszarze celnym oraz ruch osobowy pomiędzy wolnym obszarem a resztą polskiego obszaru celnego, może być poddany ograniczeniom, jednak Minister Skarbu w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu może przyznawać przedsiębiorstwom, zajmującym się w wolnym obszarze celnym przeróbką lub obróbką towarów, ulgi pod względem postępowania celnego i należności celnych.

Wyżej wyłuszczone zasady podstawowe zostały rozwinięte w sposób bardziej szczegółowy w Rozporządzeniu Ministra Skarbu z dnia 25 października br. wydanem w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu w formie przepisów dla wolnych obszarów celnych w portach polskich (Dz. U. R. P. Nr. 97, poz. 889).

Terytorjalnie wolny obszar celny w Gdyni ustalony został na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 października br. (Dz. U. R. P. Nr. 92, poz. 825) obejmuje on basen im. Ministra Kwiatkowskiego oraz Nabrzeża: Stanów Zjednoczonych, Czechosłowackie, Rumuńskie i Jugosłowiańskie tegoż basenu wraz z terenami przylegającemi do wymienionych nabrzeży, oddzielonemi od strony lądu specjalnem ogrodzeniem.

Rozporządzeniem Ministrów Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 25 października br. (Dz. U. R. P. Nr. 97, poz. 888) określone zostały warunki, na jakich powstawać mogą na terenie wolnych obszarów celnych zakłady przemysłowe, handlowe itp. I tak: Zakłady przemysłowe i handlowe mogą być tworzone na odnośnych obszarach tylko na podstawie zezwolenia władz portowych w porozumieniu z władzami celnemi i na warunkach w tem zezwoleniu wymienionych. Osoby lub firmy, które otrzymały zezwolenie na prowadzenie zakładu przemysłowego lub handlowego w wolnym obszarze celnym obowiązane są prowadzić księgi towarowe, które umożliwiałyby władzom portowym i skarbowym sprawdzenie w każdym czasie ilości towarów, sprowadzonych do danego zakładu.

Handel detaliczny w wolnym obszarze celnym jest wzbroniony, z wyjątkiem detalicznego handlu, prowadzonego przez zakłady spożywcze i przedsiębiorstwa zaopatrywania statków. Władzom celnym przysługuje jednak prawo udzielenia zezwolenia na handel detaliczny na tym obszarze jednakże tylko na krótki okres czasu.

Prywatne składy dla przechowywania towarów mogą być, tak samo jak zakłady przemysłowe i handlowe, zakładane na wolnym obszarze celnym jedynie na podstawie zezwolenia władz portowych w porozumieniu z władzami celnemi, przyczem obowiązane są one do prowadzenia dla wszystkich przechowywanych towarów specjalnych ksiąg składowych.

Sprzedaż artykułów spożywczych dla spożycia na wolnym obszarze celnym może się odbywać jedynie w zakładach, które otrzymały na to specjalną koncesję i na warunkach w tej koncesji wymienionych, przyczem zakłady te pozostają pod kontrolą władz celnych i obowiązane są do prowadzenia specjalnych ksiąg kontrolnych.

Również tworzenie firm shipchandlerskich i wznoszenie budowli na terenie wolnego obszaru celnego może nastąpić jedynie po otrzymaniu na to zezwolenia władz portowych. W pierwszym wypadku zezwolenie takie może być wydane jedynie w porozumieniu z władzami celnemi.

Widzimy więc, że zasady organizacji wolnego obszaru celnego w Gdyni i przepisy, regulujące pracę w jego obrębie, ujęte zostały w sposób szczegółowy i wszechstronny. O ich wpływie na kształtowanie się dalszych prac portu i praktycznem działaniu zadecydują wymogi życiowe. Pod tym względem mamy przy tej sposobności do zanotowania jeszcze jedno rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 27 października w sprawie nadania urzędowi celnemu w Gdyni niektórych uprawnień okręgowych władz celnych II instancji oraz częściowego wyłączenia tego urzędu z pod właściwości Dyrekcji Ceł w Poznaniu.

Rozporządzenie to, jako idące po linji niejednokrotnie wyrażanych postulatów gospodarczych sfer portowych, ma na celu uelastycznienie działalności miejscowych władz celnych i z tego względu stanowi niewątpliwie postęp w kierunku zdrowych wymogów życiowych tak skomplikowanego i delikatnego organizmu gospodarczego, jakim jest port morski, zwłaszcza w początkowem stadjum organizacji i rozwoju.

XV-LECIE ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU

W dniu 2 grudnia obchodzić będzie Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu 15-lecie swego istnienia.

W związku z tą uroczystością podczas odbytego w dniu 8 listopada w Grudziądzu Zebrania Plenarnego Zarządu Głównego Związku ustalony został następujący program:

Godz. 9,45.

Uroczysta Msza św. w Kościele Najśw. Panny Marji (ul. Moniuszki — w pobliżu dworca) — dawniejszym gmachu „Bazaru“, gdzie w roku 1919 został założony Związek Tow. Kupieckich na Pomorzu.

Godz. 11,00.

Śniadanie „á la fourchette“, wydane przez Towarzystwo Kupców Samodzielnych w Grudziądzu na Ratuszu — w historycznej sali Magistratu. Rolę gospodyń przejmują panie, uproszone przez tenże Zarząd.

Po śniadaniu wspólna fotografja przed Ratuszem.

Godz. 13,00.

UROCZYSTA AKADEMJA w sali Rady Miejskiej.

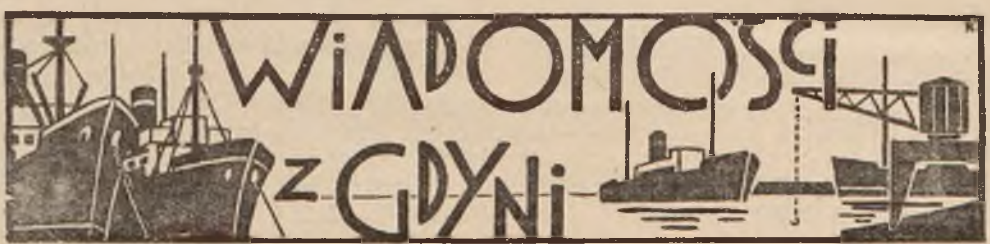
1. Przemówienie powitalne — Prezes Towarzystwa Kupców Samodzielnych w Grudziądzu p. Paweł Witkowski;
2. Zagajenie akademji oraz przemówienie uroczystościowe — Prezesa Związku p. Tadeusza Marchlewskiego;
3. Zarys historyczny Związku — Sekretarz Związku p. Adam Korzeniewski;
4. Nadanie „Odznaki Związkowej" zasłużonym członkom Towarzystw Związkowych (nieobecnym na ręce delegatów):
5. Referaty:
   a) Dyrektora Związku Towarzystw Kupieckich w Poznaniu p. Brunona Sikorskiego p. t. „Podstawy zmian strukturalnych naszego życia gospodarczego"
   i b) Dyrektora Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu p. Jerzego Radojewskiego p. t. „Dostosowanie form organizacyjnych Związku do wymogów nowej Ustawy o prawie przemysłowem".

Po przerwie o godz. 15-tej odbyć się ma Walne Roczne Zebranie Delegatów w sali Rady Miejskiej z porządkiem obrad, zawierającym sprawozdanie z działalności Związku za rok 1933/34, zatwierdzenie budżetu na rok 1934/35 i wybory władz Związku. Następnie o godz. 18-tej odbędzie się Nadzwyczajne Walne Zebranie Delegatów dla wyboru Radców do Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni. Wreszcie na zakończenie w sali Królewskiego Dworu o godz. 21-ej Zarząd Główny Związku wyda „Czarną Kawę".

Na zebraniu Plenarnem Zarządu prezes Związku p. Tadeusz Marchlewski upoważniony został do zaproszenia na uroczystość jubileuszową przedstawicieli władz państwowych w osobach Pana Ministra Przemysłu i Handlu, Pana Wojewody Pomorskiego, Ks. Biskupa Okoniewskiego i innych.

Obchód Jubileuszu Związku przyczyni się niewątpliwie do dania wyrazu uznania dla jego prac i podkreślenia jego wagi dla organizacji życia gospodarczego na Pomorzu w kierunku skupienia w swem łonie istniejących organizacyj kupieckich i tworzenia związków branżowych.

Żywotność Związku i spoistość jego organizacji potwierdzona została w sposób dobitny podczas zakończonej dopiero co akcji wyborczej na Radców do naszej Izby, gdy listy kandydatów do sekcji handlowej zaopatrzone zostały dzięki sprężystej działalności Towarzystw Związkowych w najkrótszym czasie w blisko 2000 podpisów, co w swoim wyniku, dzięki zgłoszeniu jednej listy uczyniło zbędnem głosowanie.



WYBORY DO IZBY

W dniu 8 bm. P. Minister Przemysłu i Handlu wydał rozporządzenie, opublikowane w Monitorze Polskim z dnia 12 listopada Nr. 260 poz. 348, wyznaczające zrzeszenia gospodarcze. które wybrać mają ze swego grona Radców do naszej Izby.

Wybierają w sekcji przemysłowej: Związek Cegielń w obwodzie Dolnej Wisły — 1, Zjednoczenie Młynów Handlowych Poznańskiego i Pomorza — 1, Związek Właścicieli Tartaków na Pomorzu — 1, Związek Właścicieli Tartaków i Kupców Drzewnych w Bydgoszczy — 1, Polski Związek Przemysłowców Metalowych — 1, Związek Przemysłu Chemicznego — 1. Związek Zachodnio-Polski Przemysłu Cukrowego w Poznaniu — 2. Polski Związek Eksporterów Bekonu — 1, Związek Polskich Olejarni — 1, Związek Przemysłu Konfekcyjnego — 1. Polski Związek Przedsiębiorców Elektrotechnicznych — 1. razem 12 Radców.

W sekcji handlowej: Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu — 6. Towarzystwo Kupców w Bydgoszczy — 2, Związek Spółek Zarobkowych — 1. Związek Banków — 1, Związek Kupców Trzody i Bydła — 1. Towarzystwo Restauratorów i Właścicieli Hotelów na Pomorzu — 1, razem 12 Radców.

W sekcji żeglugowo - portowej: Związek Armatorów Polskich — 1. Polski Związek Maklerów Okrętowych — 2, Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych — 2. Związek Przedstawicieli Koncernów Węglowych w Gdyni — 1, razem 6 Radców.

W okresie od 26 listopada do 4 grudnia wszystkie te Zrzeszenia odbędą nadzwyczajne walne zgromadzenia dla dokonania wyborów. Zgromadzeniom Zrzeszeń, mających

siedzibę w Warszawie i Toruniu przewodniczyć będzie Komisarz Wyborczy Naczelnik Wydziału Przemysłowego Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego inż. Celichowski , mających siedzibę w Bydgoszczy i Poznaniu wiceprezes Izby naszej Dr. Władysław Smoleń, zaś w Grudziądzu i Gdyni Mgr. Praw Henryk Krupski, dyrektor Izby, obaj w charakterze Komisarzy, jako członkowie Głównej Komisji Wyborczej.

KONFERENCJA W SPRAWACH CELNYCH

Dn. 8. bm. odbyła się w Izbie konferencja sfer gospodarczych gdyńskich z delegatem Ministerstwa Skarbu p. Inspektorem Ruszkowskim i Naczelnikiem Urzędu Celnego w Gdyni p. Fałatowiczem w sprawie stosowania przepisów nowego prawa celnego i przepisów wykonawczych do tegoż prawa, obowiązujących od dnia 30 października br.

Podczas dyskusji wskazano w szczególności na trudności, jakie wynikają z postanowień § 161 przepisów wykonawczych do prawa celnego, nakazujących aby po dokonaniu rewizji na statkach polskich, urzędnicy celni nakładali zamknięcia celne na skrytki i włazy, w których znajdują się prowizje okrętowe.

Dalej podkreślono trudności, przy wykonywaniu przepisów w związku z przedstawianiem urzędowi celnemu dodatkowych kopij konosamentów przy odprawach celnych względnie przy przekazywaniu towarów tranzytem.

Poruszono również kwestję ułatwienia przewozu towarów z portu gdyńskiego do portu w Gdańsku, a szczególnie z wolnocłowej strefy w Gdyni do wolnocłowej strefy w Gdańsku.

Wkońcu omówiono przepisy w odniesieniu do magazynów i składów celnych.

Niektóre szczegóły, w odniesieniu do powyższych kwestyj, zostały odrazu przez delegata Min. Skarbu wyjaśnione, inne natomiast zostaną po przedstawieniu odpowiednio umotywowanych wniosków przedłożone Min. Skarbu do rozpatrzenia.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W PAŹDZIERNIKU 1934 R.

Ogólne obroty towarowe zamorskie w *październiku* br. osiągnęły liczbę *627.804,9 t.* wobec 639.959,7 t. we wrześniu rb. oraz 611.632,3 t. w październiku 1933 r.

Obroty październikowe utrzymują się nadal na poziomie miesięcy poprzednich. Są one zaledwie o 12.154,8 t. (ca 2%) niższe od obrotów wrześniowych rb. i o 27.473,6 t. (4,2%) niższe od dotychczas rekordowych obrotów w sierpniu br. (655.277,6 t.).

Na uzyskanie tej poważnej liczby obrotu ogólnego przypada na przywóz 65.118 t. (wrzesień br. 87.444,7 t. i październik 1933 r. — 101.251,3 t.) oraz na wywóz 562.686,9 t. (wrzesień br. — 522.515 t. i październik 1933 r. — 510.381 t.)

Obroty październikowe dały nieoczekiwanie pewne zmniejszenie przywozu. Trudno dziś orzec, czy spadek ten ma charakter czysto konjunkturalny, czy też wywołany został na skutek przyczyn, wymagających specjalnego zwrócenia uwagi na to zjawisko. Wyjaśnienie tego zapewne dadzą już obroty listopadowe. Wywóz uległ nieznacznemu zwiększeniu li tylko na skutek poważnego wzrostu wywozu węgla eksportowego (zob. analiza szczegółowa). Szereg pozostałych pozycyj wywozu wykazał w miesiącu sprawozdawczym naogół spadek.

Import w miesiącu sprawozdawczym jest mniejszy o 22.326,7 t. (25,5%) od importu wrześniowego i o 36.133,3 t. (ca 36%) mniejszy od importu w październiku 1933 r.

Pewną baczniejszą uwagę musi zwrócić spadek importu w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z importem ubiegłego miesiąca. Spadek natomiast importu w październiku br. w porównaniu z październikiem 1933 r. jest zjawiskiem zupełnie uzasadnionem. Uzyskanie w październiku 1933 r. dotychczas rekordowej liczby importu spowodowane było przedewszystkiem okresem wzmożonego wykorzystywania niższych stawek celnych przed wejściem w życie w dn. 11. 10. 1933 r. nowej taryfy celnej.

Ten spadek importu w miesiącu sprawozdawczym (65.118 t.) wywołały przedewszystkiem pozycje: fosforyty — brak w październiku (12.622 t.), żużle Thomasa — brak w październiku (7.802 t.), nasiona oleiste różne — 5.770 t. (9.680 t.), żywica — 282 t. (802 t.), kauczuk — 439 t. (481 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 199 t. (367 t.), asfalt — 6 t. (232 t.), rudy żelazne — 2.174 t. (2.301 t.), piryty — 6.810 t. (9.485 t.), *złom żelazny — 18.880 t. (22.435 t.)*

Eliminując czynnik sezonowości w pośród artykułów takich, jak fosforyty, czy też żużle Thomasa, należałoby szczególniejszą uwagę zwrócić na poważny spadek importu złomu w porównaniu nietylko z miesiącem ubiegłym, ale październikiem 1933 r. (import złomu w październiku 1933 r. — 44.502 t. wobec 18.880 t. w październiku 1934 r.)

Do towarów, których przywóz zwiększył się w miesiącu sprawozdawczym należą: owoce świeże — 1.360 t. (1.101 t.), owoce suszone — 491 t. (19 t.), orzechy i migdały — 119 t. (10 t.), korzenie — 165 t. (157 t.), kawa, kakao i herbata — 1.168 t. (728 t.), napoje alkoholowe pr. wina — 209 t. (5 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 1.430 t. (713 t.), skóry — 2.845 t. (2.351 t.), garbniki — 2.713 t. (489 t.), miedź — 765 t. (622 t.), wyroby żelazne i stalowe — 618 t. (185 t.), celuloza — 679 t. (189 t.), papa

tektura i papier — 418 t. (135 t.), bawełna i odpadki — 6.853 t. (5.000 t.), juta — 1.122 t. (903 t.), len i konopie, sizal i td. — 135 t. (41 t.), oraz wełna i odpadki — 925 t. (614 t.)

Eksport w miesiącu sprawozdawczym wyniósł 562.686,9 t. (we wrześniu r. b. — 552.515 t. i październiku 1933 r. — 510.381 t.) Jest on większy o 1,9% od obrotów wrześniowych r. b.

Wzrost ten eksportu wywołany został przedewszystkiem przez: *węgiel eksportowy* — 482.623 t. (we wrześniu r. b. — 454.596 t. i październiku 1933 r. — 438.304 t.), ziemniaki — 1.613 t. (we wrześniu r. b. brak), 1-y ładunek w r. b. zboża (żyto) — 210 t. (we wrześniu r. b. brak), ryż — 154 t. (we wrześniu brak), bekony — 1.796 t. (1.521 t.), wędliny — 171 t. (138 t.), ptactwo bite — 248 t. (146 t.), makuchy — 1.515 t. (1.332 t.), wyroby żelazne i stalowe — 3.396 t. (2.430 t.), cynk — 1.163 t. (722 t.), blacha cynkowa — 536 t. (326 t.), celuloza — 1.283 t. (276 t.)

Szereg pozostałych pozycyj wywozu wykazał spadek: cukier — 2.069 t. (4.402 t.), sól — 203 t. (275 t.), masła — brak (158 t.), jaja — 1.311 (1.790 t.), skóry — 59 t. (72 t.), deski i łaty — 11.322 t. (13.781 t.), bale i słupy — brak (18 t.), wyroby z drzewa — 228 t. (549 t.), meble gięte — 263 t. (293 t.), wyroby koszykarskie — 27 t. (70 t.), węgiel bunkrowy 13.363 t. (19.080 t.), koks 20.402 t. (25.662 t.), nawozy azotowe — 2.910 t. (3.300 t.), soda — 810 t. (1.468 t.), karbid — 153 t. (302 t.), biel cynkowa — 182 t. (208 t.), szyny kolejowe — 2.356 t. (6.454 t.), metale różne — 4.514 t. (4.631 t.), rury żeliwne — 1.266 t. (1.417 t.), oraz papa, tektura i papier — 103 t. (644 t.)

Na wywozie podkreślić należy ukazanie się dawno niewidzianych pozycyj zboża i ziemniaków.

Zamorskie obroty towarowe w miesiącu sprawozdawczym oraz w okresach: styczeń — październik 1934 r. i styczeń — październik 1933 r. szczegółowo ilustruje następujące zestawienie:

Import (w tonach)

ARTYKUŁ	październik 1934 r.	1934 r. styczeń— październik	1933 r. styczeń— październik
Ryż surowy	13	44.813	53.763
owoce świeże	1.360	17.864	18.299
owoce suszone	491	3.712	3.358
orzechy i migdały	119	444	970
korzenie	165	941	620
kawa, kakao i herbata	1.168	8.286	14.199
tytoń	130	5.334	4.443
napoje alkoholowe	209	319	548
śledzie	3.258	17.888	14.791
fosforyty	—	43.491	22.552
żużle Thomasa	—	40.909	44.997
sadze	31	538	910
tłuszcze zwierzęce sur.	1.430	10.591	8.833
skóry	2.845	25.492	12.093
nasiona oleiste różne	5.770	70.994	38.677
oleje	139	1.169	1.455
żywica	282	3.697	4.010
kauczuk	439	7.432	2.692
wyroby gumowe	25	698	527
tłuszcze i oleje rośl.	199	2.779	1.130
asfalt	6	1.313	1.744
garbniki	2.713	11.133	7.969
farby	30	221	407
rudy żelazne	2.174	21.268	23.374
piryty	6.810	51.239	34.315
złom żelazny	18.880	234.679	269.257
miedź	765	7.776	5.032
cyna	10	146	107
cynk	—	157	21
metale różne	192	3.505	1.067
wyroby żelazne i stalowe	618	2.426	1.553
maszyny, apar. i części	88	1.914	900
samochody i motocykle	28	366	364
szmaty	400	3.693	2.590
celuloza	679	5.883	5.117
papa, tektura i papier	418	8.172	6.496
bawełna i odpadki	6.853	68.561	61.698[1])
juta	1.122	9.706	9.338
len, konopie, sizal itd.	135	1.068	1.083
wełna i odpadki	925	15.956	12.680[2])
różne	4.219	28.057	14.076
Razem	**65.118**	**806.830**	**708.255**

Eksport (w tonach)

ARTYKUŁ	październik 1934 r.	1934 r. styczeń— październik	1933 r. styczeń— październik
Zboże (żyto)	210	210	—
ryż	154	2.176	2.302
mąka ryżowa i pastewna	640	4.937	5.728
ziemniaki	1.613	1.613	425
cukier	2.069	76.997	80.646
napoje alkoholowe	2	165	1.395
sól	203	1.834	3.208
bekony	1.796	20.044	33.418
wędliny	171	2.196	3.874
ptactwo bite	248	1.067	384
masło	—	2.663	26
jaja	1.311	14.810	10.082
makuchy	1.515	19.418	11.663
melasa	—	8.730	12
kości i mączka kostna	—	21	864
skóry	59	399	654
deski i łaty	11.322	179.327	211.801
bale i słupy	—	4.272	10.369
wyroby z drzewa	238	4.615	961
klepki	47	820	818
dykty	350	3.478	1.769
meble gięte	263	2.202	1.167
wyroby koszykarskie	27	333	202
węgiel eksportowy	482.623	4.188.022	3.570.369
węgiel bunkrowy	13.363	161.575	150.573

1) 61.698 t. wynosi w 1933 r. ilość bawełny bez odpadków, z odpadkami wyniesie — 62.252 t.

2) 12.680 t. wynosi w 1933 r. ilość wełny bez odpadków, z odpadkami wyniesie — 12.822 t.

ARTYKUŁ	październik 1934 r.	1934 r. styczeń—październik	1933 r. styczeń—październik
brykiety	—	230	100
koks	20.402	153.008	43.424
materjały pędne	—	—	8.480
sól potasowa	—	51	4.606
nawozy azotowe	2.910	19.614	16.123
saletra	—	1.655	1.070
soda	810	6.949	1.832
karbid	153	1.115	815
salmiak	31	254	68
bisulfat sodu	—	1.225	290
biel cynkowa	182	1.908	788
szyny kolejowe	2.356	36.323	22.623
metale różne	4.514	11.820	17
rury żeliwne	1.266	6.307	1.309
żelazo surowe	—	92	2.046
wyroby żelazne i stal.	3.396	18.762	790
cynk	1.163	6.974	8.561
blacha cynkowa	356	3.321	958
ruda manganowa	—	4.107	—
celuloza	1.283	5.795	2.576
papa, tektura i papier	103	11.395	6.826
bawełna	64	551	400
materjały i wyr. włókniste	521	4.555	2.488
różne	4.553	26.367	10.387
Razem	**562.687**	**5.027.302**	**4.239.487**

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym wykazuje pewien nieznaczny spadek tonażu jedynie na przyjściu. Zawinęło do portu w październiku 380 statków o pojemności 358.503 n. r. t., wobec 376 statków o pojemności 365.142 n. r. t., we wrześniu rb. i 392 statków o pojemności 314.961 n. r. t. w październiku 1933 r. Wyszło natomiast 391 statków o pojemności 376.268 n. r. t. wobec 367 statków o pojemn. 342.122 n. r. t. we wrześniu rb. i 385 statków o pojemności 318.475 n. r. t. w październiku 1933 r. W porównaniu z poprzednim miesiącem ruch statków z wyjątkiem tonażu statków wejściowych wykazał wzrost tak ilości, jak i pojemności statków. Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w październiku zmniejszył się z 971,1 n. r. t. (we wrześniu) na 943,4 n. r. t. (w październiku).

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 39 statków (we wrześniu 43) oraz średni postój statku — 63,7 godzin wobec 70,4 godz. we wrześniu rb.

Ruch statków w październiku br. ilustruje szczegółowo następujące zestawienie:

bandera	Przyszło ilość	Przyszło nrt.	Wyszło ilość	Wyszło nrt.
Polska	36	37.392	35	36.600
W. M. Gdańsk	4	3.895	4	3 895
Anglja	18	33.491	18	33.274
Danja	53	36.123	50	34.369
Estonja	6	2.462	6	2.462
Finlandja	23	26.884	23	28.162
Francja	1	814	1	814
Grecja	4	8.663	8	20.055
Holandja	10	6.487	12	6 746
Japonja	1	3.403	—	—
Litwa	1	585	1	585
Łotwa	3	4.727	5	6.826
Niemcy	63	49.203	65	47.260
Norwegja	33	18.669	33	25.424
Stany Zjedn. Am. P.	5	15.625	6	18.793
Szwecja	109	76.616	110	77.736
Węgry	1	2.468	1	2.468
Włochy	7	25.861	7	25.648
Z. S. R. R.	2	5.131	2	5.131
Razem	**380**	**358.503**	**391**	**376.268**

Kolejność bander w miesiącu październiku rb. ukształtowała się następująco: pierwsze miejsce zajęła bandera szwedzka, drugie — niemiecka, trzecie — polska, czwarte — duńska, piąte — angielska, szóste — finlandzka, siódme — włoska, ósme — norweska dziewiąte — amerykańska itd.

W miesiącu sprawozdawczym pewnemu niekorzystnemu przegrupowaniu uległa bandera norweska na korzyść bandery polskiej z 3-go miejsca (we wrześniu) na 8-me miejsce (w październiku), która zajęła jej dawne 3-ie miejsce; bandera duńska z 6-go miejsca we wrześniu na 4-e miejsce w październiku; bandera angielska z 7-go miejsca we wrześniu na 5-e miejsce w październiku; bandera finlandzka z 9-go miejsca we wrześniu na 6-e miejsce w październiku.

Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Reprezentowane były bandery podobnie, jak we wrześniu 19-tu państw.

Ruch pasażerów uległ pewnemu zwiększeniu. Przyjechało w październiku 382 osoby wobec 191 osób we wrześniu. Wyjechało 456 osób wobec 323 osób we wrześniu. Wśród osób, które przyjechały w październiku było: 45 osób z Anglji, 4 — z Argentyny, 3 — z Brazylji, 34 — z Danji. 2 — z Estonji, 2 — z Finlandji, 18 — z Holandji, 5 — z Litwy, 267 — ze Stanów Zjedn. Am. P., 2 — ze Szwecji. Wśród osób, które wyjechały w miesiącu sprawozdawczym było: 61 osób do Anglji, 2 — do Danji, 8 — do Estonji i 385 — do Stanów Zjednoczonych Ameryki P.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE W PAŹDZIERNIKU B. R.

W miesiącu sprawozdawczym przepracowano godzin 8.554 min. 35 z zużyciem prądu 59.660 KW/h i przeładowano 166.754 t. towarów masowych i drobnicowych z czego przypada na poszczególne grupy:

Procentowe wykorzystanie dźwigów bramowych, mostowych i półportalowych wyraża się liczbą 94,3). W tymże miesiącu sprawozdawczym w roku 1933 wykorzystanie dźwigów wyraża się liczbą 108,3% czyli w miesiącu sprawozdawczym spadło o 14%.

Z wykonywanych obecnie nowych dźwigów dla portu: przez Hutę Zgoda odebrano

ostatnie 2 dźwigi po miesięcznej próbnej pracy; przez Warszawską Sp. Akc. Budowy Parowozów wykończono 2 dźwigi i po przeprowadzonych próbach oddano do pracy próbnej na okres miesięczny; przez f-mę K. Rudzki na nab. St. Zjednoczonych wykończono całkowicie resztę, to jest dwa dźwigi. wykonano ich próbę i dopuszczono do pracy próbnej.

NOWA LINJA REGULARNA GDYNIA—AUSTRALJA.

W dniu 14. bm. odpłynął z Gdyni pierwszy statek nowej linji regularnej, łączącej Gdynię z portami Australji: Adelaide, Melbourne, Sydney, Newcastle, Brisbane.

Na linji tej kursować będą statki angielskiego Towarzystwa Okrętowego Alfred Holt & Co, raz na miesiąc. Na najbliższy okres czasu odjazdy statków w Gdyni przewidziane są w następujących dniach:

„Adrastus" w dniu 14. 12. 1934 r.
„Euryades" w dniu 14. I. 1935 r.
„Glaucus" w dniu 15. II. 1935 r.

Prócz wyżej wymienionych portów statki nowej linji w razie otrzymania dostatecznych ładunków zawijać będą również do innych portów australijskich.

Przedstawicielem powyższej linji Gdynia—Australja jest Polska Agencja Morska.

CIEKAWY STATEK W PORCIE GDYŃSKIM.

Zawinął do portu gdyńskiego nowy szwedzki statek motorowy „Vasaland", należący do towarzystwa Svenska Orient Line, która to linja utrzymuje bezpośrednią komunikację między Gdynią a portami Bliskiego Wschodu. Motorowiec „Vasaland". wybudowa na stoczni Eriksbergs w Goeteborgu oddany został do eksploatacji w sierpniu b. r., a na początku września odbył pierwszą podróż do portów Grecji, Turcji, Palestyny, Egiptu i Syrji. Podczas 1-go rejsu na „Vasaland" odbył swą podróż oficjalną szwedzki następca tronu z małżonką i córką księżniczką Ingrid. „Vasaland" ma pojemność 4.770 t. r. n., długość statku wynosi 111 m, szerokość 14,83 m, zagłębienie 22,6 stóp. ma 5 luk plus 1 lukę chłodnię. Ogólna pojemność ładowni wynosi 314.180 stóp^3, w tem 3.380 stóp^3 chłodni. „Vasaland" jest zaopatrzony w 2 dwutaktowe motory Diesla typu DM 645 o sile 3.700 PH przy 105 obrotach na minutę, zużycie paliwa wynosi 12 t. na 24 godz. „Vasaland" przywiózł do Gdyni 900 t. ładunku, w tem 500 ton bawełny egipskiej, resztę owoców suszonych i ziarna sezamowego. Po dokonaniu wyładunku, mot. „Vasaland" odpłynął do Helsingforsu dla zabrania tam towarów na Bliski Wschód.

PRZYWÓZ BAWEŁNY PRZEZ PORT GDYŃSKI ZA TRZY KWARTAŁY BIEŻĄCEGO ROKU.

Przywóz bawełny do portu gdyńskiego za 3 kwartały rb. wyniósł 60.338 ton. W tem bezpośrednio z krajów produkcji 40.959 ton. Między innemi ze Stanów Zjednoczonych A. P. sprowadziliśmy 33.670 ton, z Egiptu 5.777 ton oraz z Z. S. R. R. 1.511 ton.

Z przeładunkiem przez porty zachodniej Europy nadeszło do Gdyni 19.379 t. bawełny, a w tem 9.420 ton z Bremy, 6.608 ton z Hamburga, 1.000 ton z Kopenhagi, 1.408 z Rotterdamu, 246 ton z Amsterdamu, 100 ton z Antwerpji, 158 ton z Malmoe, 393 tony z Londynu, oraz 112 ton z Hull.

ODDANIE PLACU POD BUDOWĘ KOŚCIOŁA I DOMU MARYNARZA SZWEDZKIEGO.

Dnia 12 listopada rb. dyrektor Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowski złożył oficjalną wizytę generalnemu konsulowi Królestwa Szwecji w Gdyni, p. inż. Napoleonowi Korzonowi i zawiadomił go w imieniu Pana Ministra Przemysłu i Handlu, że Skarb Państwa bezpłatnie przekazuje teren przy ul. Mickiewicza na rzecz Zarządu Opieki nad Marynarzami Kościoła Szwedzkiego.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W PAŹDZIERNIKU 1934 R.

Według informacyj otrzymanych z Referatu Statystycznego ruch budowlany w Gdyni w miesiącu październiku przedstawia się następująco:

Komisarjat Rządu wydał *zezwoleń na budowę* 34, gdy we wrześniu wydano pozwoleń na budowę 24, a w październiku roku ubiegłego wydano zezwoleń na budowę 37.

W okresie października *rozpoczęto budowli* 23, gdy we wrześniu rozpoczęto budynków 24, a w październiku 1933 roku — 37. Wszystkie rozpoczęte budynki noszą charakter stałych. Prowizorycznych budynków nie rozpoczęto. Z ogólnej liczby budynków rozpoczęto 20 mieszkalnych i 3 przemysłowe. Z budynków mieszkalnych 19 będzie murowanych, 1 drewniany; z przemysłowych 2 drewniane, 1 murowany. Kubatura budynków rozpoczętych wynosić ma 42.630 m^3, z tego na budynki mieszkalne przypada 42.075 m^3. W rozpoczętych domach będzie 101 mieszkań o 294 izbach mieszkalnych. Izb niemieszkalnych ma być 100. Według złożonych w Komisarjacie Rządu kosztorysów, koszt budowy wynieść ma 1.200.800 złotych, co dla budynków mieszkalnych murowanych wytwarza przeciętną cenę 28 złotych na 1 m^3.

W tymże okresie *zakończono budynków* 21, gdy we wrześniu zakończono budynków 9, a w październiku 1933 roku — 32. Z pośród zakończonych budynków wszystkie są stałe, mieszkalne, murowane. Ogólna kubatura wyraża się liczbą 21.498 m^3. Ogółem oddano do użytku 47 mieszkań o 161 izbach mieszkalnych i 76 izbach niemieszkalnych. Koszt budowy według kosztorysów wynosił 374.700 złotych, to jest po 26 złotych przeciętnie za 1 m^3.

OBCHÓD ŚWIĘTA NIEPODLEGŁOŚCI W LICEUM HANDLOWEM IZBY.

W dn. 10. bm. w Liceum Handlowem Izby naszej odbył się obchód Święta Niepodległości oraz Uroczyste otwarcie Liceum. Uroczystości te, na program których złożył się szereg przemówień okolicznościowych oraz produkcyj wokalno - muzycznych, zaszczycili swą obecnością Prezes Izby inż. Napoleon Korzon, Prezes Sądu Okręgowego w Gdyni p. Parczewski, przedstawiciel Komisarjatu Rządu m. Gdyni p. Naczelnik Karwowski, wicedyrektorzy Izby pp. M. Cieśliński, J. Kawczyński i inni. Po części oficjalnej obchodu odbyła się zabawa towarzyska. w której wzięli udział wychowankowie Liceum i liczni goście.

Wiadomości z portu gdańskiego

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W PAŹDZIERNIKU B. R.

W ciągu października zawinęło do portu gdańskiego 377 statków o łącznej pojemności 257.260 t. r. n., opuściło zaś port 405 statków o pojemności 284.842 t. r. n. Z pośród statków , które zawinęły do portu było 142 o pojemności 95.075 t. r. n. z ładunkiem, opuściło port z ładunkiem 363 statki o łącznej pojemności 264.060 t. r. n.

Według przynależności państwowej i tonażu podział statków na wejściu był następujący: Niemcy — 58.746 t. r. n., Szwecja — 42.436 t. r. n., Danja — 35.106 t. r. n., Norwegja — 20.622 t. r. n., Polska — 18.853 t. r. n., Grecja — 18.782 t. r. n., Anglja — 18.733 t. r. n., Finlandja — 12.353 t. r. n. Francja 11.469 t. r. n., Holandja — 8.806 t. r. n., Jugosławja — 3.054 t. r. n., Włochy — 2.228 t. r. n., Łotwa — 1.293 t. r. n., W. M. Gdańsk — 1.268 t. r. n., Estonja 920 t. r. n., Litwa — 591 t. r. n.

W porównaniu do października roku ubiegłego ruch statków w październiku rb. przy wejściu uległ spadkowi o 19.458 t. r. n., przy wyjściu zaś — zwiększeniu o 21.871 t. r. n.

W ciągu 10 miesięcy roku 1934 zawinęło do portu 4.080 statków o pojemności 2.580.822 t. r. n., opuściło zaś port 4.102 statki o pojemności 2.593.366 t. r. n. Stanowi to w porównaniu do tego samego okresu roku zeszłego wzrost na wejściu o 630 statków o pojemności 394.883 t. r. n., zaś na wyjściu o 650 statków o pojemności 429.661 t. r. n.

WE FLOCIE DUŃSKIEJ ZASADNICZO — JUŻ NIEMA UNIERUCHOMIONEGO TONAŻU.

W ostatnim czasie bezrobocie w marynarce duńskiej zmniejszyło się znacznie: wprawdzie jest jeszcze unieruchomionych 17 statków. są to jednakże albo statki rezerwowe, albo takie. które jak wiadomo zgóry. już nigdy nie powrócą na morze. W ten sposób w praktyce cała flota duńska jest już obecnie w ruchu.

SYTUACJA BUDOWNICTWA OKRĘTÓW W NIEMCZECH.

Sytuacja w budownictwie okrętów w Niemczech pozostaje prawie bez zmiany. Ogółem 1. X. b. r. było w budowie na stoczniach niemieckich 49 statków z 141 365 netto t. r. W lipcu b. r. było w budowie o 3 jednostki mniej, z 11 063 t.

Ze składu tych statków 41 z 92 265 br. t. r. budowało się na rachunek niemiecki i 8 statków z 49 100 br. t. r. na rachunek obcy. Ilość budowanych w Niemczech statków obcych w porównaniu do 1-go lipca br. zmniejszyła się o jeden statek.

ZAMIERANIE FLOTY ŻAGLOWEJ SZWECJI.

Jeszcze w r. 1913 flota żaglowa Szwecji składala się z 1.446 jednostek z 173.671 brutto ton rejestrowych, w r. 1933 stanowiła ona zaledwie 67 statków z 12.711 br. t. r. Jednakże jednostki żaglowe nie były niszczone, lecz wbudowały motory, poczem otrzymywały rejestrację jako statki motorowe. W r. 1913 motorowców było zaledwie 66 z 4.386 br. t. r., natomiast w r. 1933 już 849 z 68.913 br. t. r.

FINLANDJA SUBWENCJONUJE SWĄ DALEKĄ LINJĘ.

Finland Syd-Amerika Linie ze względu na rolę, którą odgrywa w życiu gospodarczem kraju przez ułatwienie eksportu, jako jedyna daleka linja bezpośrednia pod fińską banderą, stale otrzymywała subwencje: w roku 1932 2 mil. finmarek, w r. 1933 1 miljon finm., w r. 1934 również 1 mil. finmarek. — Na rok 1935 proponuje się przyznanie jej subwencji 900 000 fmk. Początkowo projektowano systematyczne zmniejszanie subwencji aż do zera, lecz obecna sytuacja ujawniła niemożliwość uskutecznienia tego zamiaru.

Dla ujawnienia roli tej linji w obrocie towarowym Finlandji wystarczy nadmienić, że jej ładunki eksportowe wynosiły w r. 1932 37 900 t., a w r. 1933 55 400 t., importowe zaś — w r. 1932 36.200 t., i 57.600 t. w r. 1933. Są to przewozy na duże odległości. Frachty przy tem zniżkowały i towarzystwo pracowało staremi statkami, kosztownemi w eksploatacji, gdyż w braku kapitału nie mogło nabyć nowych.

Zaznaczyć należy, że od roku Finlandja przechodzi znakomitą konjunkturę, utrzymaną dzięki rozwojowi swego eksportu. Regularna linja, łącząca ją z dalekim kontynentem południowo - amerykańskim, przynosząca pewne straty, lecz podtrzymywana przez państwo, niezawodnie przyczyniła się jako niezbędny czynnik do dzisiejszego ekonomicznego powodzenia Finlandji. Dalekie bezpośrednie linje pod własną banderą mają niewątpliwie największą rację być subwencjonowanemi z punktu widzenia polityki popierania własnego eksportu.

ROZBUDOWA PORTU GÖTEBORGA W R. 1935.

W porcie Göteborga znaczna ilość kranów ma za niskie wysięgniki i nie może obsługiwać większych statków morskich. Krany będą przebudowane, jak również część torów pod kranami ma ulec podniesieniu. W roku bieżącym buduje się w wolnej strefie portu szereg chłodni kosztem 2.963.000 koron. Te prace zostaną ukończone w r. 1935, na co przeznacza się 335 tys. koron. Przebudowa kranów kosztować będzie 350 tys. koron.

ROZBUDOWA MARSYLJI.

Z t. zw. planu Marquet Izba Handlowa Marsylji otrzymała lwią część — 60 mil. franków na 3 lata, czyli ⅓ całkowitej kwoty wyznaczonej na rozbudowę istniejących portów francuskich. Przewiduje się szereg ulepszeń w istniejących basenach, pogłębienie dojazdu do portu przemysłowego Etang de Berre do 9 metrów, nowe hangary i dźwigi, tory kolejowe i t. d. Prace te nie obejmują niektórych nowych robót, np. dalszej budowy basenu Mirabeau, która prowadzona będzie w dalszym ciągu. Między innemi do planu tych robót z dotacji 60 milj. franków włączono pierwszą transzę robót koło budowy wielkiego dworca morskiego Joliette.

SZCZEGÓŁY PROJEKTU WOLNEGO PORTU W NOWYM YORKU.

Na ratuszu nowojorskim odbyło się w tych dniach zebranie zainteresowanych w sprawie uruchomienia Wolnego Portu na Staten Island naprzeciwko Manhattanu. Wyspa ta po niemal całkowitem zatamowaniu ruchu emigracyjnego, nie jest obecnie należycie wykorzystana. Tymczasem wskutek izolowanej pozycji swej nadaje się znakomicie dla urządzenia wolnego portu.

Projektuje się włączenie do tej pierwszej w Stanach Zjednoczonych wolnej strefy sześciu pirsów już istniejących oraz trzech składów tranzytowych, które zostaną zbudowane.

Kwota, która zostanie włożona w te pierwsze urządzenia wyniesie 7 milj. dolarów. — Oprocentowanie, jakie ma przynieść ten kapitał szacuje się zgóry na 5,7%. Okręty linij regularnych, obsługujące port nowojorski będą dopuszczane do wyładowania w wolnej strefie ładunku conajmniej 500 ton. Oblicza się, że w ciągu pierwszych trzech lat obrót roczny wolnego portu wynosić będzie przeciętnie po 1.500.000 ton.

ROZWÓJ RUCHU W PORCIE LONDYNU.

Według sprawozdania Port of London Authority ruch okrętowy w roku 1933/34 (lata obliczone są od 1. IV. do 31. III. następnego roku, więc za r. 1933 - do 31. III. 1934 r.) nieco wzrósł względem 1932/33.

Import wzrósł w ostatnim roku o 7,5%, eksport zaś o 5,6 proc.

Ciekawe jest zestawienie rozwoju ruchu w miljonach ton od r. 1919 do 1933/34. Poniższe liczby wyrażają w miljonach netto ton rejestrowych wejście i wyjście razem tonażu morskiego w porcie londyńskim, w odpowiednich latach:

1919	26,3	1927	52,6
1920	32,8	1928	55,4
1921	34,1	1929	57,6
1922	39,3	1930	59,0
1923	41,2	1931	56,7
1924	45,4	1932	54,0
1925	47,1	1933	56,2
1926	49,3		

RUCH STATKÓW W PORCIE ANTWERPJI W PAŹDZIERNIKU B. R.

W ciągu października zawinęło do portu w Antwerpji 895 statków morskich o ogólnej pojemności 1.781.652 t. r. n. Przeciętny tonaż zawijającego do portu statku wynosił więc 1.991 ton. W tym samym miesiącu roku 1933

zawinęło 885 statków o ogólnej pojemności 1.827.581 ton r. n.

Kolejność bander pod względem ilości statków była następująca: angielska — 274 statki, niemiecka — 176, holenderska — 128, norweska — 54, belgijska — 49, duńska — 45, francuska — 44, szwedzka — 39, fińska — 13, amerykańska — 11, grecka — 10, japońska i rosyjska — 7, włoska — 6, hiszpańska — 5, brazylijska — 4, estońska, łotewska, polska, portugalska i jugosłowiańska po 3, austrjacka, panamska po 2, bułgarska, węgierska, islandzka i tuniska po 1.

MOTOROWIEC PASAŻERSKI BEZPIECZNIEJSZY POD WZGLĘDEM POŻAROWYM OD PAROWCA.

Podczas badania przyczyn słabego zwalczania ognia na motorowcu amerykańskim „Morro Castle“ wykryło się, że kotły z nadmiaru ostrożności zostały wygaszone bardzo wcześnie, wobec czego zabrakło wody w sikawkach. Tymczasem w analogicznym wypadku z motorowcem „George Philippar“ ustalono, że pompy pracowały 4 i pół godziny po wycofaniu się ludzi z maszynowni i nie było wogóle powodu obawiać się o jakiś dodatkowy wypadek. Tymczasem na parowcu obawa dostania się wody do kotłowni może bardzo wcześnie pobudzić do wstrzymania ich pracy jako źródła energji, potrzebnej dla gaszenia pożaru.

SPROSTOWANIE.

W poprzednim numerze do notatki o mechanizacji przeładunku apatytów w Murmańsku wkradł się przykry błąd druku: na str. 13 prawy łam, wiersz 23 od góry, czytać należy: stratę przez wywianie: 3%, nie 30%.

Wiadomości celne, importowe i eksportowe

KONTYNGENT NA BEZCŁOWY WYWÓZ PIERZA I PUCHU.

Na okres przejściowy do dnia 15 marca 1935 r. ustanowiony został kontyngent na bezcłowy wywóz 100.000 kg pierza gęsiego i kaczego i 25.000 kg puchu w stanie nieoczyszczonym.

Firmy, pragnące partycypować w tym kontyngencie, zechcą zgłosić swoje zapotrzebowanie w Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, celem uwzględnienia ich przy rozdziale kontyngentu.

FAKTURY PRZY EKSPORCIE DO KANADY.

W wielu wypadkach zdarza się, że eksporterzy polscy, którzy utrzymują stosunki handlowe z rynkiem kanadyjskim, nie załączają przy eksporcie do Kanady należycie wystawionych faktur oraz zaświadczeń walutowych. Obowiązek załączania faktur przestrzegany jest b. ściśle przez władze celne Kanady, przyczem brak faktury (invoice) uniemożliwia kanadyjskiemu odbiorcy podjęcie towaru z komory celnej, naraża go na koszta składowego oraz wpływa niejednokrotnie ujemnie na dokonanie tranzakcji z polskimi eksporterami, szczególnie w wypadkach towaru sezonowego. Zwłoka w otrzymaniu faktury może spowodować odmowę odbioru towaru przez firmę kanadyjską, dla której towar sezonowy traci w ten sposób całkowicie swe znaczenie.

Konieczność dołączenia właściwej faktury obowiązuje również przy przesyłaniu firmom kanadyjskim próbek wyrazów obcych. Do przepisu tego stosują się eksporterzy polscy b. rzadko i nie przesyłają odbiorcom w Kanadzie wypełnionych kanadyjskich „invoices“.

Niezależnie od faktur eksporter polski winien przesłać swemu odbiorcy w Kanadzie wraz z rachunkiem zaświadczenie walutowe według wzoru ustalonego. Wzór ten jest do zaznajomienia się w referacie eksportowym Izby.

POŚREDNICTWO FIRM CZECHOSŁOWACKICH PRZY EKSPORCIE DO NIEMIEC.

Wszyscy eksporterzy polscy, którzy korzystają z pośrednictwa firm czechosłowackich przy dostawach surowców do Niemiec, winni zwrócić uwagę na fakt, że w ramach obrotu tego mogą napotykać na poważne trudności przy uzyskiwaniu dewiz z tytułu dostarczonych towarów w Czechosłowacji.

Mianowicie Czechosłowacki Bank Narodowy stwierdził, że pośrednictwo firm czechosłowackich przy eksporcie szeregu surowców pochodzenia zagranicznego do Niemiec powoduje sytuację taką, że firmy czechosłowackie płacą dewizami za dostarczone do nich surowce, natomiast należności od firm niemieckich nie mogą wydostać z Niemiec za te same surowce tam reeksportowane. W związku z tem Bank Narodowy Czechosłowacki zaczął żądać od reeksporterów gwarancji, że oddadzą oni waluty pochodzące z reeksportu. Ponieważ firmy czechosłowackie takiej gwarancji dać nie mogą przeto istnieje faktycznie zakaz reeksportu do Niemiec. Bez złożenia wspomnianej wyżej gwarancji Bank Narodowy odmawia wydania dewiz na import surowców, co znowu z kolei działa jak zakaz przywozu. Do-

póki sprawa uzyskania dewiz nie zostanie uregulowana w drodze rokowań czechosłowacko - niemieckich, tranzakcje reeksportowe dokonywane za pośrednictwem firm czechosłowackich do Niemiec nie mogą mieć miejsca. W razie uciekania się do pośrednictwa firm czechosłowackich w tym zakresie eksporterzy polscy spotkaliby się z faktem, że należności za dostarczone do nich artykuły zostałyby uwięzione w Czechosłowacji i nie uzyskałyby przydziału dewiz od Banku Narodowego.

P. I. E.

TERMINY DOSTAW I WARUNKI PŁATNOŚCI W HANDLU Z FINLANDJĄ.

Eksporterzy polscy, którzy interesują się rynkiem fińskim, winni ściśle przestrzegać obowiązujących w Finlandji zwyczajów handlowych.

W czasie zimowym konosamenty są zaopatrzone w Finlandji w t. zw. klauzulę lodową (Eis-Kleuzul), która uprawnia kapitana statku w wypadku zamarznięcia portu przeznaczenia do wyładowania ładunku w najbliższym wolnym od lodów porcie fińskim, przyczem koszta związane z transportem towaru do tego portu z pierwotnego portu przeznaczenia ponosi nabywca towaru.

Geograficzne położenie Finlandji często wymaga zawarcia tranzakcji bazowanej na klauzuli „F. O. W." („First open water". „Nach Wiedereröffnung der Schiffahrt", „a l'ouverture de la navigation") co znaczy, że towar musi być dostarczony najpóźniej w terminie 3-tygodniowym po oficjalnem ponownem, pozimowem otworzeniu komunikacji morskiej z danym portem fińskim.

Pojęcie „terminów dostawy" interpretowane są w Finlandji w sposób następujący:

„Sofortige Lieferung" — towar musi być wysłany najpóźniej w ciągu 4-ch dni po otrzymaniu zlecenia.

„Promt" — towar musi być wysłany najpóźniej w ciągu 14-tu dni po otrzymaniu zlecenia.

„Primo" — na początku miesiąca.
„Medio" — w połowie miesiąca.
„Ultimo" — w końcu miesiąca.

Reklamacje co do gatunku towaru muszą być uskuteczniane najpóźniej w 8 dni po przybyciu towaru do składu nabywcy. Reklamacje co do wagi mogą natomiast nastąpić w każdej chwili.

Zwyczaje płatnicze stosowane tylko wewnątrz kraju są następujące:

Netto-Kasse — zapłata natychmiastowa ewentualnie przed wysłaniem towaru. Klauzula ta wymaga ustnego lub pisemnego porozumienia co do jej interpretacji. Per kontant — zapłata następuje najpóźniej w 14 dni po datowaniu rachunku.

Najbardziej używany system płatności w stosunku do zagranicy jest następujący: „Kontant gegen Verschiffungsdokumente" — kupiec ma w ciągu dni 3-ch po przedstawieniu dokumentów załadowania (konosamentu) wykupić takowe. Koszta inkasowania należności ponosi strona sprzedawcza. Dokumenty załadowcze (konosament) są jednak zazwyczaj inkasowane w Finlandji za pośrednictwem miejscowego banku lub firmy spedycyjnej dopiero w chwili przybycia towaru.

Pozatem używany jest zwłaszcza w przemyśle włókienniczym system zapłaty — 30 Tagen „Liefermonat frei" — miesiąc dostawy niewliczony, t. j. 60 dni po datowaniu faktury.

Przy używaniu wyrazu „ton" należy podkreślać stale, czy chodzi o tony angielskie metryczne lub „schorttons".

MOŻLIWOŚCI ZBYTU BECZEK NA ŚLEDZIE W AUSTRJI.

Na rynku austrjackim zainteresowanie importem z Polski baryłek na t. zw. moskale jest bardzo duże.

Zapotrzebowanie na baryłki w Austrji wzrośnie prawdopodobnie w najbliższym czasie przez wydanie przepisu ustawowego, dozwalającego tylko na jednorazowe zużycie baryłek na ryby.

Baryłki na t. zw. moskale nie są w Austrji wytwarzane.

Według informacji Dyrekcji Ceł w Wiedniu cło na baryłki poz. 302 austrj. taryfy celnej wynosi 12 kor. zł. od 100 kg. (1 kor. zł = 1,83 szyl. plus 9% wartości faktury i wymierzonego cła (podatek obrotowy i kryzys.). Baryłki nie objęte są listą towarów zakazanych do przywozu.

Pożądane są baryłki o pojemności od 1 do 6 litrów. Ceny kalkulować należy w ofertach franco granica austrjacko - czechosłowacka.

MOŻLIWOŚĆ EKSPORTU TOWARÓW POLSKICH DO HOLANDJI.

W ramach przysługujących Polsce kontyngentów importowych szereg artykułów produkcji polskiej ma widoki zbytu na rynku holenderskim. Do towarów takich zaliczyć należy w chwili obecnej; blachę cynkową, wyroby fajansowe, meble wiklinowe, makuchy, obuwie gumowe, wyroby porcelanowe, materjały wełniane, trykotaże, pończochy, konfekcję damską, materjały bawełniane i plusz.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU SPIRYTUSU W MAROKKO.

Marokko importuje stale dość poważne ilości spirytusu z zagranicy, zwłaszcza zaś

spirytus belgijski i holenderski posiada w Marokku licznych i stałych odbiorców.

Możliwości eksportu polskiego spirytusu do Marokka są zależne od kalkulacji cen. Spirytus czysty 95—96% (bon goût) jest notowany ostatnio cif Casablanca w cenie 90 do 110 franków fr. za hektolitr w beczkach żelaznych (fut), zawierających 400 litrów. Beczki nie podlegają zwrotowi. Cena ta jest jedynie orjentacyjną, gdyż do fabrykacji likierów w Casablance używa się spirytusu najlepszego gatunku, wydajność którego oraz jego właściwości chemiczne decydują o możliwościach wprowadzenia go na rynek marokkański.

O pojemności rynku można sądzić z danych statystycznych importu spirytusu do Marokka; wwieziono mianowicie w 1933 r. spirytusu niedenaturowanego 3.784 hektol. wartości 499.901 fr. fr.; spirytusu denaturowanego 12.107 hektol. wartości 1.262.149 fr. fr; spirytusu dla produkcji octu 371 hektol. wartości 73.124 fr. fr.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 DO 27-GO PAŹDZIERNIKA 1934 R.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK. Wprowadzony został przymus znakowania krajem pochodzenia importowanego cementu.

BUŁGARJA. Rozporządzeniem rady ministrów zabroniony został wywóz otrąb.

Według komunikatów Banku Narodowego mają być w najbliższym czasie wydawane pozwolenia na wywóz tytoniu ze zbiorów 1934 r. w ramach tranzakcyj kompensacyjnych.

CZECHOSŁOWACJA. Na mocy rozporządzenia ministra finansów wprowadzona została reglamentacja eksportu mąki i produktów przemiałowych.

ESTONJA. Projektowane jest wprowadzenie zmian celnych mających przedewszystkiem na celu ochronę przemysłu krajowego. Między innemi ma być podwyższone cło na skóry zajęcze garbowane i farbowane z 20 kor. na 30 kor. Pozatem zniżką celną mają być objęte surowce sprowadzone dla produkcji szkła, wyrobów kosmetycznych, wełny owczej, surowce do wyrobu ołówków itp.

Wprowadzona została reglamentacja importu bawełny.

FRANCJA. Z dniem 4 października 1934 r. weszły w życie zwyżki cła na maszyny do szycia i narzędzia. Również rozporządzeniem z dnia 8 października rb. wprowadzono zwyżkę stawki celnej na wyroby z kauczuku twardego i ebonitu (poz. 623 bis). Ustanowiony został roczny kontyngent na cukier, w wysokości 32.000 ton. Rozporządzeniem z dnia 8 października skontyngentowany został import kapusty kwaszonej (poz. 158 ter.)

Dekretem z dnia 30 sierpnia 1934 r. weszły w życie zwyżki cła na następujące artykuły: cynę (claire d'etain) poz. 223 bis — taryfa generalna 500 fr., minim. 125,—: poz. 223 ter. — o zawartości poniżej 30% cyny 500,—; 125,—; od 30 do 70% 600—; 150 fr.; od 70—90% — 800 fr.; 200 fr. drut. poz. 225 bis 60% — 15%; słupy i listwy z drewna poz. 594 — 600, 150 fr., poz. 594 bis ramy drewniane pokostowane 720 — 180 fr., złocone, bronzowane itp. 2400, — 600 fr., poz. 620 bis B. a) 68, 14,—; b) 72 fr., 18 fr. od 1 kg.

GRECJA. Decyzją Rady Ministrów dozwolony został wolny od opłaty celnej import 10 000 ton kukurydzy sprowadzanej dla celów produkcji rolnej.

GUATEMALA. Rozporządzeniem z dnia 25 września 1934 r. wprowadzone zostały zmiany celne na pudełka, beczułki, tuby itp. z aluminjum.

HOLANDJA. Ukazało się rozporządzenie Ministra Spraw Ekonomicznych znoszące zmonopolizowanie trzciny i łoziny, które dotychczas wchodziły w skład Monopolu Rolniczego w Centrali Rolniczej i Bydła.

IRLANDJA. Wprowadzone zostały nowe cła na króliki i zające. które wynoszą od 13 października 1934 r. 6 d. od 1 funta. Pozatem rozporządzeniem z dnia 12 października wprowadzono system kontyngentowy w stosunku do importu odzieży z materjałów nieprzemakalnych i samych materjałów nieprzemakalnych.

NIEMCY. Powołana ma być do życia kasa rozrachunkowa, której zadaniem będzie wykonywanie przepisów, zawartych w porozumieniach rozrachunkowych lub kompensacyjnych z państwami zagranicznemi, urzędami rozrachunkowemi zagranicą itd. Utworzenie jej spowodowane jest istnieniem coraz większej ilości umów rozrachunkowych i nadmiernem obciążeniem Banku Rzeszy a wykonywaniem tych umów.

NOWA ZELANDJA. Na mocy dekretu z dnia 5 października 1934 r. wprowadzone zostały zmiany cła na środki lecznicze, wyroby porcelanowe, granit, skóry królicze, rury żelazne i ich części.

PALESTYNA. Ze względu na istniejące zapasy zbóż nie będą udzielane pozwolenia na przywóz zbóż aż do 1. 1. 1935 r.

RUMUNJA. Ministerstwo finansów rozesłało okólnik do wszystkich urzędów celnych zawierający nowe rozporządzenie odnośne clenia przędzy wełnianej: w myśl okólnika przędza wełniana skręcana z jednej lub więcej nitek, których długość w 1 kg wynosi do 32000 metrów, sprowadzana w paczkach 5 kg i w pasmach o wadze 250 gr, będzie uważana za surowiec dla celów przemysłowych i clona według pozycyj 140 — 143. W wypadku kiedy długość nitki przewyższa 32000 m. w 1 kg, przędza w paczkach 5 kg i w pasmach o wadze 100 gr clona będzie również według pozycyj 140 — 143. Wszelka inna przędza będzie clona według poz. 146 tar. celnej rumuńskiej.

TUNIS. Na mocy rozporządzenia z dnia 2. 10. 1934 r., obowiązują w Tunisie wprowadzone we Francji dnia 29 sierpnia zmiany celne na książki (poz. 466 i 466 bis).

WŁOCHY. Wprowadzono kontyngentowanie przywozu kawy, przyczem kontyngenty wyznaczono w wys. 60% poprzedniego importu, by w ten sposób umożliwić likwidację zapasów, jakie w portach włoskich istnieją.

Możliwości handlowe i eksportowe

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE.

Firma czechosłowacka prosi o oferty na kasztany dzikie (5 wagonów). R/26340/39/Pi.

Firma włoska pragnie nabywać w Polsce mąkę kostną. P/26663/66/Ro.

Firma egipska poszukuje polskich dostawców drzewa twardego w klocach, zdatnego do wyrobów galanteryjnych. P/24790/40/MM.

Firma indyjska interesuje się importem dykty olchowej, krzeseł giętych, obcasów drewnianych do obuwia damskiego. P/24859/3B/MM.

Firma angielska interesuje się importem wyrobów drewnianych, jak części krzeseł giętych, listwy, ramy do tarek do prania itd. P/24859/40/MM.

Firma szwedzka interesuje się importem drewna bukowego (białe i czerwone) i klinowego w stanie surowym. P/25314/40/MM.

Na rynku szwedzkim istnieje zapotrzebowanie na drzewo olchowe 2 mm lub pnie o średnicy 23 cm. — P/95313/40/MM.

Firma francuska interesuje się importem konopnych pakuł gudronowanych. P/25604/5/MM.

Na rynku czeskim jest możliwość zbytu znaczniejszych partyj słupów telegr. P/25695/40/MM.

Firma francuska pragnie nabyć w Polsce 10000 sztuk kojców drewnianych dla kur. P/26079/59/MM.

Firma finlandzka interesuje się importem artykułów fotograficznych, jak filmy, papier, utrwalacze itd. P/26579/47/Sz.

Firma angielska poszukuje dostawców płyt rogowych. P/26624/59/Sz.

Firma holenderska interesuje się importem z Polski szkła taflowego, lustrzanego. P/25941/63/Sz.

Firma amerykańska interesuje się importem mebli plecionych. P/26230/49/Sz.

Firma amerykańska poszukuje dostawców drewnianych pokoi dla lalek oraz metalowych zabawek. P/26725/54/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Targi i Wystawy

TARGI BRYTYJSKIE

Targi Brytyjskie, największe narodowe targi świata, odbywają się rokrocznie. Dzielą się one na dwie sekcje. Pierwsza, która obejmuje wszystkie przemysły, oprócz inżynierskiego i wyrobów żelaznych jest urządzana w Londynie w miesiącu lutym, druga Sekcja Inżynierska i Wyrobów Żelaznych w miesiącu maju w Birmingham.

Eksponaty na Targach są zgrupowane według odnośnych przemysłów w tym celu, aby kupiec mógł z najmniejszym nakładem wysiłku i czasu porównywać konkurencyjne towary. W Londynie będą umieszczeni wystawcy, reprezentujący lżejsze przemysły, poczynając od galanterji, wyrobów sportowych, wyrobów skórzanych, szklanych i chemikalji, a kończąc na wyrobach włókienniczych, obiciach i meblach.

Sekcja Inżynierska i Wyrobów Żelaznych w Birmingham, ograniczy się do ciężkich przemysłów, jak inżynierski, budowlany, elektryczny, metalowy, wyrobów żelaznych i t. d.

Na Targach można będzie zobaczyć ostatnie modele i najnowsze pomysły, a ponieważ wystawiać może tylko istotny wytwórca, lub jego reprezentant, kupiec może być przekonany, że załatwia tranzakcję u samego źródła dostawy.

Z chwilą, gdy kupiec zdecyduje się na odwiedzenie Targów i poinformuje Dyrekcję o swym zamiarze otrzyma wszelkie ułatwienia: będzie mógł korzystać z usług Brytyjskiego Departamentu Rządowego, a w jego własnym kraju Brytyjski Urzędnik Handlowy, Dyplomatyczny lub Konsularny, lub Komisarz Handlowy służyć mu będą radą; wiza paszportowa będzie wydawana bezpłatnie.

Sprawy turystyczne

WALNE ZGROMADZENIE GDYŃSKIEGO ZWIĄZKU PROPAGANDY TURYSTYCZNEJ.

W dniu 15 bm. odbyło się pod przewodnictwem Dyrektora naszej Izby Mgr. praw p. Henryka Krupskiego Walne Zgromadzenie Gdyńskiego Związku Propagandy Turystycznej.

Ze złożonego sprawozdania wynika, że jednym z większych sukcesów Zarządu Związku było doprowadzenie do skutku propagandowych audycyj radjowych na „Wesołej Lwowskiej Fali", poświęconych wyłącznie propagandzie Gdyni i morza: jednem z następstw tej propagandy było umieszczenie szeregu dodatnich krytyk i artykułów w całej polskiej prasie, co razem wziąwszy miało wielkie znaczenie propagandowe dla Gdyni, gdyż przez fale radjowe oraz prasę wieści o pięknie morza i Gdyni dotarły do najbardziej odległych zakątków całej Polski.

Z wiosną wydał Związek ilustrowany prospekt propagandowy o Gdyni i wybrzeżu w nakładzie 15.000 egzemplarzy: prospekt ten, wydany w formie estetycznej, rozesłany został po całej Polsce, przyczyniając się tem do zainteresowania Gdynią i wybrzeżem coraz większej ilości społeczeństwa.

Na posiedzeniach Zarządu wygłaszane były referaty na temat aktualnych zagadnień związanych z rozwojem Gdyni, sposobem propagandy turystycznej i znaczeniem Gdyni ze stanowiska lekarskiego. Referaty prezesa J. Rummla na temat dostosowania Gdyni do potrzeb turystyki, oraz rzut oka na przyszłą Gdynię z uwzględnieniem masowego ruchu turystycznego wydrukowane w odcinkach Gazety Morskiej i Echa Morskiego, referat ten ma być pozatem wydrukowany w

oddzielnej broszurze; Referat dra Stanisława Bobkowskiego na temat „o właściwościach leczniczych morza"; Referat dyrektora A. Wachowiaka o Gdyni jako kąpielisku wydrukowany został przez G. Z. P. T. w osobnej broszurze i rozesłany do lekarzy po całej Polsce.

Zarząd poczynił starania i zapoczątkował akcję zmierzającą do skierowania zagranicznego ruchu wycieczkowego statkami do Gdyni, która do tego czasu była stale przez zagraniczne wycieczki pomijana.

Celem zaznajomienia się z urządzeniami letniskowemi zagranicą i nawiązania tam osobistego kontaktu z instytucjami turystycznemi — Zarząd wydelegował sekretarza Związku do Szwecji, Belgji i Holandji, gdzie sekretarz poczynił wiele cennych spostrzeżeń, jak również omówił w tamtejszych polskich konsulatach sprawy wiz paszportowych dla turystów zagranicznych, jadących do Polski, oraz poczynił starania w tamtejszych towarzystwach turystycznych o zwiększenie frekwencji turystycznej do Gdyni.

G. Z. P. T. stara się nietylko o zwiększenie ilości przyjezdnych do Gdyni, lecz również uprzystępnił mieszkańcom Gdyni zwiedzenie sąsiednich miejscowości turystycznych przez uruchomienie popularnych pociągów wycieczkowych.

Staraniem G. Z. P. T. uzyskał Związek od Dyrekcji Kolei Państwowych prawo uruchomiania perjodycznych pociągów wycieczkowych przy zastosowaniu 60-cio procentowej zniżki dla Kaszubskiej Szwajcarji i na wybrzeże w każdą niedzielę i święto.

W ubiegłym sezonie odbyło się temi pociągami kilka udanych wycieczek do Kartuz, Wierzycy i Żarnowca. W nadchodzącym sezonie zimowym zostaną uruchomione naszem staraniem wycieczkowe pociągi narciarskie do Wierzycy w niedziele i święta, o ile będzie odpowiednia pogoda.

Swojemi wpływami Zarząd przyczynił się do wydania obszernego albumu ilustrowanego, przedstawiającego w obrazach stopniowy rozwój Gdyni i portu. Jest to jedno z najlepszych wydawnictw ilustrowanych o Gdyni, jakie do tego czasu ukazały się w druku.

Hamującym czynnikiem rozwoju większego ruchu turystycznego do Gdyni i na wybrzeże było w tym roku upośledzenie Gdyni i całego wybrzeża pod względem ulg kolejowych, które obecnie miały szersze zastosowanie tylko do innych rejonów turystycznych i letniskowych w Polsce.

Ujęcie statystyczne w liczbach ruchu turystycznego w Gdyni jest dość trudne, miarodajnym jednak wskaźnikiem intensywności tego ruchu może być statystyka przewozu pasażerów statkami Żeglugi, mianowicie: gdy w roku 1933 przewieziono 169.790 pasażerów, w roku bieżącym ilość przewiezionych pasażerów zwiększyła się do liczby 202.500 tj. o przeszło 30.000 więcej jak w roku ubiegłym.

Charakter ruchu turystycznego jest obecnie jednak inny jak poprzednio; gdy dawniej letnicy zjeżdżali do Gdyni i nad wybrzeże na dłuższy okres czasu, obecnie przeważa wielka ilość wycieczek masowych, których przyjeżdża bardzo wiele lecz tylko na jeden lub dwa dni, zamieszkując przeważnie w schroniskach; wszystkie hotele i pensjonaty odczuły dotkliwie zmniejszenie się przyjazdu zamożniejszych turystów. Wiele osób przyjeżdżało nad morze do obozów letnich, urządzanych przez organizacje społeczne.

Ponadto — pod wpływem ogólnej pauperyzacji — wielu letników spędzało nad morzem o wiele krótszy czas, jak poprzednio, zaś naprawdę piękne sezony wiosenne i jesienne prawie zupełnie przez turystów nie były i nie są wykorzystane, zwiększył się natomiast ruch przyjezdnych z zagranicy przeważnie z Anglji.

Statek „Baltonia" był zawsze przepełniony i musiał odmawiać wielu pasażerom ze względu na brak miejsca: angielscy turyści byli zapraszani na zebrania Towarzystwa Polsko - Angielskiego, gdzie nawiązywało się nici przyjaźni pomiędzy przedstawicielami obu narodów: ci jednak turyści zamieszkują przeważnie na okrętach.

Zwiększyła się również ilość statków wycieczkowych zagranicznych do Gdyni, pozatem dość dużo pasażerów zagranicznych przyjeżdżało na statkach American Scantic Line: również statki polskie w komunikacji zagranicznej miały stale komplet pasażerów.

Znaczne ożywienie w Gdyni wniosły wycieczki morskie urządzane przez Linję Gdynia-Ameryka wielu uczestników z tych wycieczek po powrocie zatrzymywało się w Gdyni na dłuższy pobyt letniskowy.

Po dyskusji nad sprawozdaniem i po udzieleniu absolutorjum zarządowi, wybrany został nowy Zarząd w składzie następującym: prezes: Dyrektor Juljan Rummel, wiceprezes: Wicekomisarz Rządu inż. Włodzimierz Szaniawski, sekretarz: Józef Limbach, ławnicy: Mgr. Władysław Pikuziński, Dyr. Andrzej Wachowiak, Dyr. Aleksander Lipiński, P. Janina Jarochowska, ponadto do Zarządu weszli delegaci Komisarjatu Rządu, Izby Przemysłowo-Handlowej, Żeglugi Polskiej, Dyrekcji Kolei Państw. z Torunia, Nadmorskiego Związku Propagandy Turystycznej z Wejherowa, Prezes Związku Kupców Samodzielnych i Prezes Związku Restauratorów. Do Komisji Rewizyjnej wybrani zostali: Dyr. B. G. K. Władysław Grabowski, Dyr. Banku Polskiego Paweł Marcickiewicz i Dyr. K. K. O. Franciszek Linke.

KRONIKA

— PODWYŻSZENIE TARYFY KOLEJOWEJ NA WĘDZONY TOWAR PODNOSI JEGO CENĘ DLA KONSUMENTA BARDZO ZNACZNIE. Zniesienie zeszłorocznej ulgi taryfowej dla wędzonych szprotów, wysyłanych z wybrzeża wgłąb kraju powoduje drożyznę artykułu pierwszej potrzeby jakim są te ryby, stanowiące dla rybaków polskich główne źródło zarobku. Koszta przewozu wynoszą dziś 40% wartości wędzonych szprotów. Nasza taryfa stosuje dodatek 25% opłacany za pociąg osobowy, chociaż wiadomem jest że ten szybkopsujący się artykuł nie może być inaczej przewożony, tylko pociągami osobowemi.

— BRAK NAKRYCIA DLA TOWARU I DOJAZDU W JASTARNI. Jastarnia, będąc jednym z największych ośrodków naszego przemysłu wędzarnianego na wybrzeżu, nie posiada jeszcze nawet dachu dla przykrycia wysyłanych w wielkich ilościach wędzonych szprotów. Wobec braku dojazdu trudno również dostać się na dworzec z towarem. Działanie niepogody (sezon szprotowy jest sezonem słoty i śniegów naprzemian) na towar podczas dostawy podczas jego gromadzenia na dworcu jest w tych warunkach bardzo znaczne i byłoby niezbędne usunięcie tych braków.

— FABRYKACJA BECZEK ŚLEDZIOWYCH W GDYNI. W tych dniach firma solenia śledzi „Polonia" w swym magazynie w porcie rybackim w Gdyni uruchomiła dla własnych potrzeb wytwórnię beczek dla śledzi solonych. Powstanie na gruncie gdyńskim fabrykacji beczek jest konsekwencją próby podjętej przez firmę „Polonia" — sprowadzania świeżych angielskich śledzi z angielskich połowów dla celów solenia ich w Gdyni.

Widoki rozwoju przemysłu bednarskiego na tem tle są wcale poważne. Wartość beczek w których przywozi się już solone śledzie z połowów Północnego morza, importowane do Polski, przekracza miljon złotych rocznie. W tych warunkach może się rozwinąć przemysł bednarski w Gdyni, który będzie pracować nietylko dla potrzeb krajowych, lecz również może pracować dla solarzy zagranicznych.

— „MEWA" JUŻ SPROWADZIŁA ŚLEDZIE DLA SOLENIA W GDYNI. Ostatnią partję śledzi, która przybyła do Gdyni 13-go bm. dla firmy „Mewa" będzie już zasolona w Gdyni. Towar przybył w beczkach morskich, z których zostanie przepakowany w Gdyni, przy równoczesnem soleniu do beczek handlowych. Część magazynu „Mewy" wybetonowano celem przygotowania go do solenia śledzi. Część fachowych robotników sprowadza firma „Mewa" z Holandji do Gdyni dla przeszkolenia miejscowych sił. Obecnie w Holandji pracuje przy soleniu kilka rybaczek żon polskich rybaków, łowiących na statkach towarzystwa śledzie na morzu Północnem.

Podkreślić należy, że odtąd firma „Mewa" używać będzie sól krajową i beczki produkcji krajowej.

— SOLARNIA „POLONI" SIĘ ROZWIJA. Solarnia firmy „Polonia" w Gdyni zatrudnia obecnie już 100 robotnic i robotników dziennie. Zasolono dotąd transporty świeżych śledzi angielskich z 2 statków. Zasolone śledzie znajdują chętnych nabywców i całą produkcję z obu statków już sprzedano

— PARTJE ŚLEDZI OCZEKIWANE W GDYNI. W dniu 18 lub 19 bm. oczekiwany jest w Gdyni statek - chłodnia ss. „Rimfrost" z partją świeżych śledzi z połowów Yarmouth, dla solenia w Gdyni („Polonia"). Również 18-go oczekiwany jest ss. „Kongshaug", spóźniony, z 5.500 beczek śledzi islandzkich. Statek ten oczekiwany już w pierwszej połowie miesiąca doznał przy brzegach Islandji awarji, czem się tłumaczy jego spóźnienie.

Dn. 20. bm. oczekiwany jest z Rotterdamu linjowy statek Żeglugi Polskiej ss. „Chorzów" z partją śledzi „Mewy" z połowów morza Północnego.

W tygodniu 18 — 25 listopada oczekiwane są ze śledziami solonemi z Anglji: ss. „Henry" z Greath Yarmouth z 1890/1 i 686/2 beczek. Ss. „Bille" z Lowestoft z 3.000 beczek do Gdyni. Ss. „Livonia" z ok. 7.000 beczek do Gdyni i Gdańska w tem 3—4.000 beczek do Gdyni. Ss. „Bokn" z Greath Yarmouth z 1.450 beczek.

W dniu 22. bm. oczekiwany jest z Lowestoft ss. „Borgund" z około 100 t. świeżych śledzi w lodzie.

— PARTJE ŚLEDZI SOLONYCH PRZYBYŁE DO GDYNI. W dniu 8 bm. wyładował w porcie rybackim w Gdyni ss. „Kurzesee" 450/1 i 100/2 beczek solonych śledzi Yarmouth. Z resztą ładunku statek odszedł do Gdańska i Libawy. Dnia 9 bm. ss. „Mars" wyładował 1298/1 beczek dla szeregu drobnych odbiorców w kraju, którzy wspólnie złożyli się na zakupienie całookrętowego ładunku.

Dnia 7 bm. ss. „Chorzów" żeglugi Polskiej przywiózł z Rotterdamu 2210/1 i 330/2 beczek: dnia 9 bm. ss. „Hundvaag", dodatkowy statek Żeglugi Polskiej przywiózł z Rotterdamu 430/1 i 390/2 beczek. Wszystkie te śledzie solone wobec braku miejsca w magazynie „Mewy" złożono na placu pod gołem niebem. Dnia 13 bm. ss. „Śląsk" żeglugi Polskiej przywiózł z Rotterdamu 1.462/1 i 628/2 beczek śledzi „Mewy" z połowów Północnego morza.

— PRÓBNA PARTJA ŚWIEŻYCH MAKRELI. Statek linjowy linji Zach. Norwegja — Gdynia ss. „Jaederen" przywiózł 10. bm. 25 skrzyń makreli zamrożonych, które złożono w Chłodni Rybnej. Jest to próbna partja, wysłana dla zorjentowania się w możliwościach zbytu tych ryb na rynku polskim.

— WAGONY - LODOWNIE DLA PRZEWOZU RYB WĘDZONYCH. Począwszy od 26 ubm. odchodzą z Gdyni codziennie wagony - lodownie, w ilości 6 wagonów, doczepiane do trzech pociągów osobowych. I tak pociąg Nr. 414 odchodzący o 21,49 zabiera jeden wagon do Warszawy Gł. (przez Bydgoszcz, Toruń); przyjazd do Warszawy 9,30 rano. Jeden wagon do Łodzi Kal. (przez Bydgoszcz, Toruń): przyjazd do Łodzi 7,56. Jeden wagon do Katowic (przez Bydgoszcz, Karsznice); przyjazd do Katowic 10,48.

Drugi pociąg Nr. 1412 odchodzący z Gdyni o 22, — zabiera jeden wagon do Krakowa (przez Kościerzynę, Bydgoszcz); przyjazd do Krakowa o godz. 12,40. Jeden wagon do Poznania (przez Kościerzynę, Bydgoszcz, Gniezno) przyjazd do Poznania 7,26.

Trzeci pociąg Nr. 618 odchodzący z Gdyni o 21,03 zabiera jeden wagon do Warszawy (przez Łaskowice, Działdowo) przyjazd do Warszawy Gł. 8,40.

— URUCHOMIENIE EKSPOZYTURY URZĘDU CELNEGO W PORCIE RYBACKIM. W połowie bieżącego miesiąca uruchomiona zostanie w Magazynie Śledziowym w porcie rybackim w Gdyni, przy nabrzeżu Angielskiem ekspozytura Urzędu Celnego. Zarządzenie P. Ministra Skarbu w tej sprawie ogłoszone w Nr. 250 Monitora Polskiego, poz. 312. Pomieszczenie dla Ekspozytury wybudował Morski Urząd Rybacki.

— ODZNACZENIA DLA RYBAKÓW MORSKICH. W uznaniu zasług położonych dla rozwoju polskiego rybołówstwa morskiego odznaczono w dniu Święta Niepodległości:

„Srebrnym krzyżem zasługi" Konkola Józefa, właściciela wędzarni w Gdyni. „Bronzowy krzyż zasługi" otrzymali: Schmidtke August, dozorca rybołówstwa w Pucku, oraz rybacy: Piechocki Franciszek w Helu, Netzel Augustyn w Helu, Kurr Józef w Gdyni, Wittbrodt Jan III z Karwi, Konkel Ambroży w Jastarni.

— CENY NA ŚLEDZIE NA RYNKU GDYŃSKIM. Tydzień poprzedni charakteryzowała zwyżka cen na śledzie świeże i solone na rynku angielskim. Wpłynęły na to z jednej strony zmniejszone połowy z innej strony ożywione zapotrzebowanie na śledzie Yar-

mouth. Dalsze kształtowanie się cen zależy od obfitości połowów na morzu Północnem. Zaznaczyć należy, że obecnie panuje pogoda sprzyjająca połowom, to też raczej liczyć należy na to, że ceny z powrotem spadną. Na rynku gdyńskim śledzie z polskich połowów „Mewy" oraz śledzie solone w Gdyni marki „Polonia" miały w dalszym ciągu dużo nabywców. Importowane oryginalne śledzie szkockie są już na wyczerpaniu jak w Gdyni tak i w Gdańsku.

W porcie rybackim w Gdyni notowano 10 listopada nast. ceny za oclone śledzie solone, loco wagon port rybacki, za jedną całą beczkę, za gotówkę, w złotych:

ŚLEDZIE OKRESU JARMOUTH:

1. Polskie połowy „Mewy". Small matties I trade (Marka FF) 64, takież ordinary (F) 62, matties I trade (FF) 65), takież ordinary (F) 63, matfulls I trade (FF) 68), takież ordinary (F) 66, matfulls milkers (mleczaki) (FF) 83, matties milkers (FF) 80, fulls (FF) 68.

2. Solone w Gdyni „Polonia": small matties ordinary 63, matties ordinary 64, matfulls ordinary 67.

3. Importowane angielskie „Yarmouth": Small-matties I trade 70 do 71, takież ordinary 64—67, matties I trade 72—74, takież ordinary 66—69, matfulls I trade 76, takież ordinary 70—71.

4. Importowane holenderskie sezonu „Yarmouth": Small matties ordinary (marka HH) 62, matties ordinary (LL) 64, matfulls ordinary (MM) 66, spents (YY) 56.

SZKOCKIE ŚLEDZIE:

1. Importowane angielskiego solenia: Large matjes 101, selected matjes 100, medium matjes wyczerpane, small matties 70—73, matfulls 72—73, fulls 76, spents 62. Ceny za matjasy (matjes) rozumieją się za 2 półbeczki.

Polskich połowów „Mewy": matties 65, spents 55.

ISLANDZKIE ŚLEDZIE:

Oryginalne islandzkie matjasy (matjes): 75 za całą beczkę, 79 za dwie półbeczki.

NORWESKIE ŚLEDZIE: Tak zwane behandelte islandzkie matjes 65 za całą beczkę.

Norweskie vaar (wiosenne) 5—600 sztukowe: — 32 do 34.

— **Z PORTU RYBACKIEGO W GDYNI.** W ubiegłym tygodniu pięć statków przywiozło ogół. 1.022,760 kg śledzi solonych i świeżych w lodzie. Z tego przypada: dwa statki ze śledziami solonemi z polskich połowów „Mewy" z 480,000 kg, jeden statek z Anglji ze śledziami świeżemi w lodzie 206 ton i śledzi solonych 48 ton, oraz dwa statki z Anglji ze śledziami solonemi 287,7 ton.

Wysłano z portu rybackiego 71 wagonów z rybami, w tem cztery wagony tranzytu do Rumunji i cztery do Gdańska.

Z połowów własnych dowieziono do portu rybackiego w Gdyni 70.000 kg szprotów, 2.000 kg flonder, 1.100 kg dorszy i 4.400 kg śledzików.

— **POŁOWY SZPROTÓW JESZCZE NIEREGULARNE.** Już rozpoczęte tegoroczne połowy szprotów nie odznaczają się regularnością. Po pojawieniu się jednej ławicy przy brzegu Helu gros szprotów trzyma się obecnie ujścia Wisły pod Schiewenhorst, gdzie gromadzą się kutry polskie, gdańskie i niemieckie. Ciepła pogoda utrudnia połowy, gdyż szproty trzymają się na różnych wysokościach i swem rozproszeniem uniemożliwiają obfity połów włókiem.

Wydawnictwa

„XV LAT POLSKIEJ PRACY NA MORZU"

Instytut wydawniczy Państwowej Szkoły Morskiej przystąpił do opracowania dzieła zbiorowego pod powyższym tytułem, przystosowując ukazanie się jego na dzień 10 lutego przyszłego roku, czyli w piętnastą rocznicę objęcia w posiadanie przez Polskę wybrzeża morskiego.

Do Komitetu wydawniczego weszli wszyscy wybitni przedstawiciele sfer rządowych i gospodarczych Gdyni.

Na treść tego dzieła zbiorowego złożą się artykuły, omawiające poszczególne zagadnienia polityczne i gospodarcze związane z pracą na morzu.

Cena wydawnictwa w przedpłacie wynosi zł 25 za egzemplarz, płatnych przez PKO. Nr. 39 602 (konto Instytutu Wydawniczego Państwowej Szkoły Morskiej).

ROCZNIK PRZEMYSŁU W RONBAIX

Izba Handlowa w Ronbaix wydała pod powyższym tytułem rocznik przemysłu i handlu hurtowego swego okręgu. Rocznik ten jest wydawnictwem interesującem z tego względu, że okręg Izby w Ronbaix jest jednym z najbardziej uprzemysłowionych i najważniejszych pod tym względem okręgów nietylko Francji, lecz i świata, szczególnie jeśli chodzi o przemysł tekstylny.

Treść rocznika podzielona jest na 3 części: I-sza daje listę analityczną według produkcji lub handlu, druga — według rodzaju zajęć i trzecia wreszcie spis alfabetyczny firm, zawierający szczegółowe dane co do każdej z nich.

Układ materjału informacyjnego w roczniku daje możność szybkiej orjentacji i łatwo znalezienia potrzebnych informacyj. Tytuły i podtytuły, wskazówki ogólne, indeks i spis rzeczy zredagowane są w pięciu językach: francuskim, angielskim, niemieckim, hiszpańskim i włoskim.

Cena rocznika, zawierającego 800 stron, w oprawie płóciennej, wynosi dla Polski 50 franków fr. wraz z przesyłką. — Zamówienia przyjmuje i wysyła egzemplarze Izba Handlowa w Ronbaix - Chambre de Commerce de Ronbaix, 2 rue du Chateau a Ronbaix (Nord.)

REJESTROWANY ZASTAW DRZEWNY

Izba Przemysłowo - Handlowa w Wilnie wydała pod tytułem powyższym pracę, która może dać pożyteczne wskazówki w dziedzinie rejestrowego zastawu drzewnego, licznym firmom drzewnym okręgu naszej Izby.

C e n a sprzedażna egzemplarza wraz z przesyłką wynosi 4 złote. Zamówienia przyjmuje Izba Przemysłowo - Handlowa w Wilnie. —

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Śląsk		17. 11.	21. 11.	24. 11.
Capella	20. 11.	24. 11.	28. 11.	1. 12.
Cieszyn	27. 11.	1. 12.	5. 12.	8. 12.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Gdynia — Wasa — (Północna Finlandja)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Nordland — z Gdyni 15/16. 11. s/s Annelise — z Gdyni 25/26. 11.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 18/19. 11. s/s Magnus — z Gdyni 2/3. 12.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Minos	19. 11.	21. 11.
Niobe	26. 11.	28. 11.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Egholm — z Gdyni 19/20. 11. s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 21. 11.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 28. 11.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 21. 11.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Frutta d'Italia — z Gdyni 23. 11.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni — 19. 11. s/s Egon — z Gdyni 3. 12.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 19/20. 11. ż/m Erna — z Gdyni 3/4. 12.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 21. 11.

Do Aarhus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Iwan — z Gdańska 17. 11.

s/s Iwan — z Gdyni 28. 11. — z Gdańska 1. 12.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 21. 11.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Neptun — z Gdańska 17. 11. s/s Minos — z Gdańska 24. 11.
s/s Niobe — z Gdańska 1. 12.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings	
s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Kaete	17. 11.	20. 11.
Lothar	24. 11.	27. 11.
Gertrud	27. 11.	1. 12.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 20. 11. s/s Tczew — z Gdyni 8. 12.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterranean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)

(Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Balduin — z Gdyni 16. 11. —

s/s Akershus — z Gdyni 23. 11. — z Gdańska 22. 11.

s/s Balduin — z Gdyni 30. 11. — z Gdańska 29. 11.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów

(West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Ursa — z Gdyni 26. 11. — z Gdańska 24. 11.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 20. 11. — z Gdańska 23. 11. s/s Śląsk — z Gdyni 27. 11. — z Gdańska 30. 11.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska“ przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen“, odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Butt	19. 11.	21. 11.
Oscar Fridrich	22. 11.	24. 11.
Andromeda	26. 11.	28. 11.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska“ S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Cieszyn		16. 11.	21. 11.
Irisen	20. 11.	23. 11.	1. 12.
Śląsk	27. 11.	30. 11.	5. 12.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 19. 11. — z Gdańska 21. 11. s/s Condor — z Gdyni 29. 11. — z Gdańska 1. 12

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Perseus — z Gdyni 20/21. 11. s/s Pluto — z Gdyni 27/28. 11.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 20. 11. — z Gdyni 22. 11.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 27. 11. — z Gdyni 29. 11.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 20. 11. — z Gdyni 22. 11.
s/s Lublin — z Gdańska 27. 11. — z Gdyni 29. 11.

Do Leith — Grangemouth

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Dalahinnie — z Gdyni 16/17. 11. s/s Majorca — z Gdyni 23/24. 11.
s/s Minorca — z Gdyni 30. 11.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjold — z Gdyni 18/19. 11. s/s Magnus — z Gdyni 2/3. 12.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 24. 11. s/s August Schultze — z Gdyni 15. 12.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 24. 11. s/s August Schultze — z Gdyni 13. 12.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości. Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Girgenti — z Gdyni 24. 11. s/s Albania — z Gdyni 21. 12.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Egholm — z Gdyni 19/20. 11. s/s Charkow — z Gdyni 19/20. 12.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Frutta d'Italia — z Gdyni 23. 11.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Ferrebo — z Gdyni 26. 11. m/s Gotland — z Gdyni 26. 12

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Sagaporack — z Gdyni 25. 11.

s/s City of Fairbury — z Gdyni 29. 11.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 23. 11.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Kronpricessan Margareta — z Gdyni 16. 12.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mercator — z Gdyni 21. 11. s/s Navigator — z Gdyni ca 25. 11.

s/s Bore VIII — z Gdyni ca 7. 12.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

m/s Hammaren — z Gdyni 26. 11.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Wellington — z Gdyni 17. 11. s/s Laomedon — z Gdyni 8. 12

Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Madras Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tijuca — z Gdyni 26. 11. s/s Delhi — z Gdyni 17. 12.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings and Arrivalę in Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s City of Fairbury — 3. 11.		s/s City of Fairbury — 17. 11.
s/s Minnequa — 15. 11.		s/s Minnequa — 29. 11.

Linja Gdynia—Ameryka
(Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko — 8. 11	s/s Kościuszko — 20. 11.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko — 10. 11.	s/s Kościuszko — 20. 11.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia	Gdańsk	Tallinn	Helsingfors
	Wtorek	Sobota	Środa	Sobota
s/s Śląsk	13. 11.	17. 11.	21. 11.	24. 11.
s/s Capela	20. 11.	24. 11.	28. 11.	1. 12.

Do Kotki zawijają tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
lub substytut	środy i soboty	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Kaete	14. 11.	17. 11.	20. 11.
Lothar	21. 11.	24. 11.	27. 11.
Gertrud	24. 11.	27. 11.	1. 12.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	17. 11.	20. 11.	24. 11.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu s/s Cieszyn 24. 11.

z Rotterdamu — s/s Chorzów 1. 12.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Butt	13. 11.	19. 11.	21. 11.
Oscar Fridrich	17. 11.	22. 11.	24. 11.
Andromeda	20. 11.	26. 11.	28. 11.
Condor	24. 11.	29. 11.	1. 12.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów — Sailings

s/s Irisen — z Antwerpji 17. 11. s/s Cieszyn — z Antwerpji 21. 11.
s/s Irisen — z Antwerpji 1. 12.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — s/s Butt 10. 11. — w Gdyni 19. 11.
z Antwerpji — s/s Condor 22. 11. — w Gdyni 29. 11.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Minos	15. 11.	19. 11.	21. 11.	24. 11.
Niobe	22. 11.	26. 11.	28. 11.	1. 12.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia)
s/s Lech	14. 11.	18. 11.	20. 11.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia)
s/s Bałtonia	21. 11.	25. 11.	27. 11.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig	Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia)
s/s Lwów	14. 11.	18. 11.	20. 11.
s/s Lublin	21. 11.	25. 11.	27. 11.

Porty Gulfu — Gdynia
Gulf Ports (U. S. A. Cotton — and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Przyjazd Gdańsk/Gdynia
m/s Tana				20. 10.	22. 11.
m/s Toledo		19. 10.	27. 10.		25. 11.
m/s Vasaholm		29. 10.	5. 11.		5. 12.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia Santos	Przyjazd Gdynia	Gdańsk
s/s Orient	9. 10.	12. 11.	15. 11.
s/s Heracles	8. 11.	10. 12.	14. 12.

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

m/s	Pireus	Istambul	Izmir	Termin wyjścia Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haiffa	Palermo	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia-Gdańsk
Gotland		17. 10.	5. 11.		25. 10.		28. 10.		25. 11.
Smaland		7. 11.		11. 11.	8. 11.		10. 11.		4. 12.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — wychodzi z Casablanca 20. 11. — oczekiwany w Gdyni 15. 12.

JÓZEF FETTER SP. AKC.

Nabrzeże Polskie **GDYNIA — PORT** **Telefon Nr. 29-87**

Suszarnia i pakownia owoców oraz import i eksport tow. spożywczych i kolonjalnych

Feliks Guziewicz

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów, Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — Tel. 10-25

TOWARZYSTWO SPEDYCYJNE

J. H. BACHMANN

Sp. z o. p.

Starowiejska 26 **GDYNIA** Telefony: 16-93, 16-94

Spedycja lądowa i morska — Specjalność: Przeładunek bawełny

Pacoszyński Michał

przysięgły rewizor ksiąg handlowych na obwód Izby Przemysł. — Handlowej w Gdyni, — biegły sądowy w sprawach handlowych i sprawach księgowości spółek akcyjnych oraz instytucyj bankowych.

(Accountant — Expert-Comptable — beeid. Bücher-Revisor)

Biuro buchalteryjno-rewizyjne i organizacyjne

w **GDYNI** — ul. Antoniego Abrahama 9 — Telefon Nr. 1294

Organizacja księgowości w przedsiębiorstwach wszelkiego rodzaju
Nadzór nad księgowością
Sporządzanie i analiza bilansów
Potwierdzanie bilansów
Opracowywanie sprawozdań rocznych
Reorganizacja i racjonalizacja księgowości
Prowadzenie ksiąg w abonamencie

Sprawy podatkowe. Księgowość przebitkowa i maszynowa. Prospekty bezpłatnie

TREŚĆ

OD ADMINISTRACJI.

W celu ułatwienia naszym prenumeratorom wyrównania zaległych opłat za Biuletyn za rok bieżący pozwoliliśmy sobie rozesłać przez pocztę zlecenia inkasowe wystawione na zalegające kwoty. Prosimy uprzejmie o pokrycie zaległości, gdyż z początkiem roku zmuszeni będziemy wszystkim prenumeratorom, którzy opłat nie uiszczą, wstrzymać wysyłanie naszego pisma.

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA 5 grudnia 1934 r. | NR. 32/33

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

MOŻLIWOŚCI OŻYWIENIA STOSUNKÓW HANDLOWYCH POLSKO-ITALSKICH

W końcu zeszłego miesiąca zawinął do portu gdyńskiego pierwszy statek nowootwartej linji okrętowej pomiędzy Gdynią a portami italskiemi — Genuą. Neapolem, Katanią, Messyną i Palermo. W ten sposób Gdynia uzyskała jeszcze jedno bezpośrednie połączenie ze wspomnianemi portami Morza Śródziemnego, zaś Towarzystwo Okrętowe Italo-Somala rozpoczęło pionierską pracę w kierunku rozwoju stosunków portów italskich z portami Bałtyku, tembardziej ważną dla handlu zamorskiego italskiego, że dotąd towarzystwa okrętowe italskie z Bałtykiem regularnej komunikacji nie utrzymywały a eksportowe towary italskie, w pierwszym rzędzie owoce południowe, przewożone były do portów bałtyckich bądź za pomocą obcych regularnych linij okrętowych, bądź też z przeładunkiem w portach zachodnio - europejskich, bądź wreszcie w drodze przewozów lądowych. Fakt utworzenia nowej linji okrętowej italskiej wywołał żywy oddźwięk w kołach żeglugowych państw skandynawskich i znalazł swój wyraz na łamach fachowej prasy krajów bezpośrednio zainteresowanych, a więc Italji i Szwecji. Wymiana poglądów na ten temat przybrała formy dosyć ożywione, przyczem ze strony armatorów skandynawskich wyrażono niezadowolenie, że flota handlowa italska czyni próby penetracji wód Bałtyku, stanowiących dotąd domenę niemal wyłącznego zainteresowania flot państw nad Bałtykiem położonych. W odpowiedzi na te argumenty, ze strony italskiej wysunięto tezę wolności konkurencji i penetracji na morzach, oraz wskazano na fakt, że floty handlowe państw skandynawskich nie ograniczają się do podtrzymywania komunikacji pomiędzy swemi portami a portami italskiemi, lecz również uskuteczniają przewozy pomiędzy portami italskiemi. Jeśli z tego tytułu nie czyniono im specjalnych utrudnień, to niema również podstaw do rekryminacji z powodu utworzenia regularnej linji italskiej do portów Bałtyku. Tak czy inaczej, fakt utworzenia nowej linji italskiej stał się przyczyną ostrej walki konkurencyjnej pomiędzy linjami towarzystw skandynawskich, a tą linją, co w konsekwencji spowodowało już znaczne obniżenie stawek frachtowych do portów przeznaczenia statków towarzystw okrętowych, konkurujących ze sobą.

Stwierdzić jednak należy, że niezależnie od wytworzenia sytuacji na tle konkurencyjnem, nowe bezpośrednie połączenie Gdyni z portami Italji może wywrzeć wpływ dodatni na kształtowanie się wymiany handlowej pomiędzy Polską a tem państwem. Okoliczność, że statki towarzystwa Italo - Somala odbywać będą podróż pomiędzy portami italskiemi a Gdynią w ciągu 10 dni, że będą one zawijały do zgóry ustalonych portów w określonych terminach, stanowią czynnik niewątpliwie dodatni dla rozwoju handlu pomiędzy obu krajami. Jeśli się zważy do tego, że przedmiotem transportu z Italji będą przeważnie owoce południowe, zaś z Polski brany być może pod uwagę wywóz jaj, mięsa i innych produktów żywnościowych, dla przewozu których statki italskie są specjalnie przystosowane, to widoki rozwoju mają podstawy całkiem realne.

Dla uprzytomnienia sobie rozmiarów wymiany handlowej pomiędzy Polską a Italją, a więc i dalszych możliwości handlowych, nie od rzeczy będzie przytoczyć kilka liczb, ilustrujących stan rzeczy w ostatnich latach:

	1933	1932	1931
	w mil. złotych		
wywóz z Polski	38	29	30
przywóz do Polski	25	34	36

Z danych powyższych widać, że bilans handlowy polsko - italski kształtował się dla Polski w r. 1933 w sposób dodatni. Niestety w pierwszej połowie roku bieżącego sytuacja uległa zmianie na niekorzyść Polski, mianowicie, jak wynika z danych, opublikowanych przez Italsko-Polską Izbę Handlową, wartość przywozu polskiego do Italji w ciągu 6 miesięcy roku bieżącego wyniosła 39 miljonów lirów, gdy wywóz italski do Polski osiągnął 47,5 miljonów lirów.

Brak traktatu handlowego pomiędzy Polską a Italją wkłada na sfery handlowe obu stron specjalne zadanie skrupulatnego badania możliwości rozwoju wzajemnych stosunków handlowych i przygotowywania tem samem podstaw do konkretnych postanowień przyszłego traktatu.

Z artykułów wywozu polskiego najwyższą pozycję stanowi węgiel, ma też on największe widoki wzmożenia penetracji na rynek italski, co widać wyraźnie z danych dotyczących przywozu do Italji tego surowca w ciągu pierwszych 6 miesięcy roku bieżącego i roku zeszłego:

		1934	1933
Anglja	ton	2.263.733	2.683.226
Niemcy	„	1.813.876	738.721
Polska	„	508.791	244.122
Rosja	„	297.417	172.983
Zag. Saary	„	146.228	158.287
Turcją	„	69.400	25.323
Holandja	„	68.350	20.763
Francja	„	24.116	18.517
Jugosławja	„	20.647	25.323
Belgja	„	21.280	7.471
Czechosłowacja	„	174	104
Austrja	„	—	161
Inne kraje	„	694	159
		5.234.706	4.117.307

Jak widzimy w ciągu ostatnich dwóch lat Polska podwoiła wywóz swego węgla do Italji, jeśli się jednak weźmie pod uwagę wzrost przywozu węgla do Italji z Niemiec, Rosji i Turcji oraz tę okoliczność, że dostawy polskie przeważnie są uskuteczniane na pokrycie zamówień italskich kolei państwowych, to dojdziemy do wniosku, że istnieją również możliwości podniesienia dostaw węgla polskiego i dla rynku prywatnego Należałoby jednocześnie uważnie śledzić za rozwojem dostaw na rynek italski węgla sowieckiego i tureckiego, który ma do tego z Morza Czarnego znacznie krótszą przestrzeń do przebycia niż węgiel polski z Gdyni lub Gdańska. Nasuwa się tu problem założenia przez eksporterów węgla polskiego składów węgla bunkrowego w takich portach jak Neapol i Palermo, mających dogodne położenie na trasie od Gibraltaru do Suezu. Takie przedsięwzięcie udostępniłoby mogło pokrywanie drobniejszych niż całookrętowe zapotrzebowań na węgiel. Niezależnie od tego istnieją możliwości wywozu do Italji materjałów drzewnych, metali jak stal, żelazo, surówkę i wreszcie produktów żywnościowych jak jaja, mięso, świnie itp. Rozwój italskiego przemysłu oraz ustalony przez rząd faszystowski program robót publicznych podnoszą znacznie zapotrzebowanie na drzewo tarte i metale. Również i dostawa produktów żywnościowych na rynek italski w związku z utworzeniem szybkiej komunikacji statkami towarzystwa Italo - Somala znacznie będzie ułatwiona. Obecna droga lądowa używana dla przewozów tych produktów, przechodząc przez trzy granice nie sprzyja oczywiście uintensywnieniu dostaw polskich na rynek italski, tembardziej, że bliżej położone kraje jak Węgry i Jugosławja również zaopatrują ten rynek w te same produkty żywnościowe.

Należałoby również wziąć pod uwagę możliwości ustalenia łącznej obsługi trasy pomiędzy Polską a Italją przez statki italskie i polskie przyczem pożądanem byłoby, aby taka współpraca poparta została przez eksporterów italskich, jeśli chodzi o statki polskie i przez eksporterów polskich, o ile chodzi o statki italskie.

Wedle ostatnich informacyj italscy i holenderscy armatorzy prowadzą pertraktacje w sprawie stworzenia w Trieście rynku rozdzielczego dla produktów pochodzących z Indji Holenderskich, przeznaczonych do konsumcji na Bałkanach. Czy nie byłoby wskazanem, aby eksporterzy polscy rozważyli sprawę utworzenia bazy dla ekspansji swych produktów w jednym z portów italskich? italscy eksporterzy ze swej strony mogliby wziąć pod rozwagę utworzenie w Gdyni takiej samej bazy dla swych produktów wywozu do Finlandji, Estonji, Łotwy i Litwy.

Jak z powyższych wywodów wynika, otwarcie nowego bezpośredniego połączenia Polski z Italją daje podstawy do rozważenia szeregu możliwości w dziedzinie ożywienia stosunków handlowych pomiędzy temi krajami, co w okresie poważnych utrudnień w handlu międzynarodowym jest okolicznością wysoce pożądaną i dodatnią.

STATEK HANDLOWY MORSKI I PRZEPROWADZANIE EGZEKUCJI W STOSUNKU DO NIEGO WEDŁUG PRZEPISÓW KODEKSU POSTĘPOWANIA CYWILNEGO

Statek przeznaczony do zarobkowania w żegludze morskiej, czyli statek handlowy morski jest rzeczą ruchomą w rozumieniu prawa[1]). Do niego mają zasadniczo zostosowanie przepisy prawa cywilnego, dotyczące zbycia nieruchomości, o ile ustawa nie zawiera wyjątków, przyczem dla ważności zbycia nie jest wymagana specjalna forma czynności prawnej i wystarczy ustna umowa[2]). Jednakże każdy z kontrahentów może żądać od drugiej strony, aby na dowód tranzakcji zbycia sporządzony został dokument uwierzytelniony notarjalnie (§ 475 kod. handl. niem.[3])

Prawo cywilne ziem zachodnich wymaga zasadniczo do przeniesienia własności rzeczy ruchomej, poza aktem obligatoryjnym (sprzedażą, darowizną etc.) oddania rzeczy w posiadanie, które dopiero jako akt rzeczowy powoduje przejście tytułu własności. W odniesieniu do statków handlowych morskich kod. handl. niem. odstępuje od tej zasady, postanawiając w § 474, że do przelania własności statku, o ile umowa wyraźnie ich nie wydanie i wystarczy zgoda między stronami, że prawo własności statku przechodzi natychmiast z jednej strony na drugą Postanowienie to ma na celu ułatwić zbycie statków znajdujących się poza miejscem tranzakcji, np. będących w podróży (§ 474 Khn), i ma według art. 6[4]) ustawy wprowadzającej Khn z dn. 10. V. 1897 r. zastosowanie nietylko do handlowych ale wszystkich statków morskich.

Przy zbyciu statku przechodzą na własność drugiej strony wszystkie przynależności statku, o ile umowa wyraźnie ich nie wyłącza. Charakter przynależności statku posiadają wszystkie przedmioty na statku, używane przy uprawianiu statkiem żeglugi np. kotwica, kompas, łodzie, aparaty sygnalizacyjne, radjo, dokumenty okrętowe, sieci na statkach rybackich. In dubio wszystkie przedmioty, wpisane do inwentarza statku, należy zaliczać do przynależności statku (§ 478 Khn).

[1]) Stwierdzają to komentarze do Kod. cyw. niem. Por. Fischer-Hendle komentarz do Kcn. uwaga 3 do § 90. Code de Commerce w art. 190 wyraźnie to stwierdza: „les navires et autres batiments de mer sont meubles".

[2]) Według Code de Commerce, art. 195, wystarcza przy sprzedaży statku forma pisemna. Merchant Shipping Act w art. 24 wymaga specjalnego dokumentu sprzedaży, sporządzonego w obecności świadków (bill of sale).

[3]) Do uwierzytelnienia dokumentów powołany jest notarjusz (art. 94, p. 1, 146 § 1 prawa o notarjacie z dnia 27. X. 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 84, poz. 609).

[4]) Utrzymany w mocy postanowieniem art. VI. p. 1. XXIV, p. 1 przepisów wprowadzających kodeks handlowy z dnia 27. VI. 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 503).

W myśl § 513 Khn kapitan winien przed rozpoczęciem podróży dbać oto, aby statek był zdatny do żeglugi, należycie urządzony i wyposażony. Armator odpowiada za to wobec swoich kontrahentów. Zdatność do żeglugi morskiej, należyte urządzenie i wyposażenie statku są istotnemi warunkami uprawiania statkiem żeglugi morskiej. Statek posiada zdatność do żeglugi morskiej (Seetüchtigkeit), jeżeli pływając po morzu może skutecznie przeciwstawiać się sile tego żywiołu, czyli jest zdolny do pokonywania wszelkich trudności i niebezpieczeństw, związanych z przebywaniem na morzu, z wyjątkiem trudności i niebezpieczeństw nadzwyczajnych i całkiem nieprzewidywanych. Rozróżnia się nieograniczoną i ograniczoną zdatność do żeglugi, zależnie od tego, czy statek nadaje się do wszystkich podróży, czy też niektórych tylko, jak np. podróży w żegludze wielkiej albo małej, następnie absolutną i relatywną, zależnie od tego czy statek w każdym przypadku nadaje się do żeglugi, np. do każdego transportu, czy też tylko dla danej podróży lub danego transportu, jak w tym przypadku, gdy statek, wożąc zwykle naftę lub benzynę, posiada pomieszczenia przesiąknięte szkodliwym zapachem i wskutek tego nie może wozić artykułów żywnościowych. Zdatność do żeglugi stwierdza się przez t. zw. klasyfikowanie statku tj. zaliczenie statku przez t. zw. instytucję klasyfikację (np. ang. Lloyd, franc. Bureau Veritas, niem. Germanischer Lloyd) do pewnej klasy statku. Dowodem zaliczenia statku do pewnej klasy jest dokument klasyfikacyjny. Nad całokształtem spraw, związanych z zagadnieniem zdatności statków do żeglugi i ich bezpieczeństwa czuwa władza państwowa, która uznaje dokumenty klasyfikacyjne niektórych instytucyj i kieruje się zasadami dwóch międzynarod. konwencyj, zawartych w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi morskiej, mianowicie Konwencji Londyńskiej z 1929 r. o bezpieczeństwie życia na morzu i Konwencji Londyńskiej z 1930 r. o linjach ładunkowych (granicach zanurzenia statku). Polska do obu konwencyj przystąpiła. Postępowanie administracyjne, związane z czuwaniem nad bezpieczeństwem żeglugi morskiej, czy t. zw. inspekcję techniczną statków przeprowadza Urząd Morski na zasadzie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24. 11. 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich (Dz. U. R. P. Nr. 80, poz. 632).

Urządzenie statku obejmuje wszystkie przedmioty, które dla statku potrzebne są do utrzymania prawidłowego ruchu i zwalczania niebezpieczeństw morskich. Przedmioty. sta-

nowiące urządzenie statku, są z reguły ściśle związane ze statkiem i jego ruchem. Przeciwstawieniem urządzenia jest związane luźno ze statkiem wyposażenie statku, do którego należą wszelkiego rodzaju zapasy, przeznaczone do zużycia, jak np. paliwo i prowianty.

Statek handlowy morski posiada, jak już zaznaczono, charakter rzeczy ruchomej. Wobec tego zdawałoby się, że egzekucja ze statku powinna się we wszystkich przypadkach odbywać według przepisów o egzekucji z ruchomości; tak jednak nie jest. W odniesieniu do statków niezarejestrowanych odbywa się egzekucja na zasadach egzekucji z ruchomości (art. 755 K. p. c.[5]), natomiast zarejestrowane statki handlowe morskie podlegają przepisom o egzekucji z nieruchomości (art. 741 Kpc.) z pewnemi zmianami, przewidzianemi w art. 742 do 756 Kpc. Zajęcie statku zarejestrowanego następuje na wniosek wierzyciela, posiadającego tytuł egzekucyjny, przez komornika tego sądu, w którego okręgu statek się znajduje, przyczem zajęcie statku jest dokonane w stosunku do dłużnika, tj. armatora, z chwilą doręczenia mu wezwania komornika do uiszczenia długu w ciągu 2 tygodni pod rygorem przystąpienia do opisu i oszacowania statku, a w stosunku do dłużnika, któremu wezwania jeszcze nie doręczono, z chwilą dokonania wpisu zajęcia do rejestru okrętowego. W stosunku do osób trzecich zajęcie statku zarejestrowanego jest również skuteczne z chwilą wpisania zajęcia do rejestru (art. 653, 654, 657, 741 Kpc.)

Egzekucja z udziału w statku odbywa się bez różnicy, czy statek jest zarejestrowany czy nie, na zasadach egzekucji z wierzytelności pieniężnych i innych praw majątkowych (art. 629 i nast. Kpc.) Do wniosku wierzyciela o dokonanie opisu i oszacowania udziału w statku zarejestrowanego należy dołączyć wyciąg z rejestru okrętowego, zawierający wszystkie wpisy odnoszące się do udziału w statku (art. 754 § 3 Kpc.)

Na statku, który gotów jest do wyruszenia w podróż, nie może być zabezpieczone powództwo w drodze tymczasowego zarządzenia sądowego (§ 482 ust. 2 Khn, art. 837 i nast. Kpc.) Postępowanie egzekucyjne w stosunku do takiego statku sąd na wniosek dłużnika może zawiesić (art. 744 Kpc.) Kryterjami gotowości statki do wyruszenia w podróż są: uzupełnienie załogi, posiadanie przez kapitana statku wszystkich dokumentów, potrzebnych do podróży oraz załatwienie wszystkich formalności, związanych z wyjazdem statku z portu, w szczególności dokonanie odprawy statku u władz celnych i portowych. Zabezpieczenie powództwa drogą tymczasowego zarządzenia sądowego i egzekucja są jednakże dozwolone w stosunku do statku wyruszającego w podróż, jeżeli wierzytelność, która ma być zabezpieczona względnie egzekwowana, powstała w związku z zamierzoną podróżą statku (§ 482 ust. 2 Khn), np. z tytułu zaopatrzenia statku dla danej podróży.

Egzekucja ze statku zagranicznego, znajdującego się na terytorjum Polski, odbywa się, jeżeli odpowiada on warunkom, pod któremi statek polski podlega wciągnięciu do rejestru, według przepisów o egzekucji ze statków polskich, wpisanych do rejestru, egzekucja zaś z innych statków zagranicznych wg. przepisów o egzekucji z ruchomości (art. 756 Kpc.)

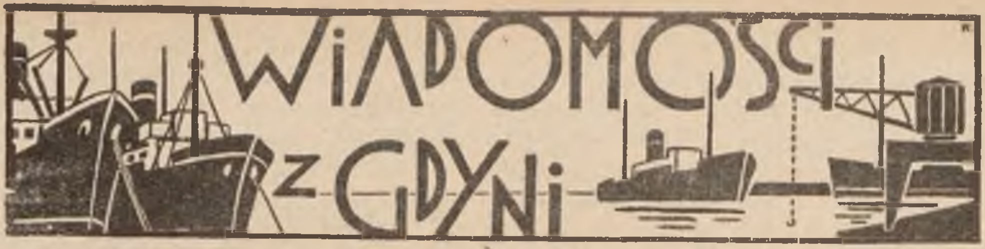
Dr. Władysław Sowiński.

[5]) Kodeks postępowania cywilnego.

OBCHÓD XV-LECIA ZW. TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU

Z ważnych względów organizacyjnych wyznaczony na dzień 2 bm. obchód XV-lecia istnienia Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu przełożony został na dzień 8-go grudnia. Program obchodu oraz porządek dzienny dorocznego Walnego Zebrania Delegatów i Nadzwyczajnego Walnego Zebrania pozostał bez zmian, jak opublikowaliśmy go w Nr. 31 naszego Biuletynu.

Z okazji obchodu XV-lecia Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu organizuje w 33 miastach Pomorza konkurs okien wystawowych, który ma być dowodem solidarnego udziału całego kupiectwa w uroczystym obchodzie jubileuszowym. Z drugiej strony konkurs ten będzie dowodem dążeń kupiectwa do ożywienia własnemi siłami ruchu gospodarczego. Fakt, że konkurs odbywa się w okresie przedświątecznym podkreśla jego znaczenie praktyczne. Dla odznaczenia najlepszych okien wystawowych przewidziany jest szereg nagród. Dla podkreślenia wielkiego znaczenia, jakie z punktu widzenia gospodarczego ma zorganizowany przez Związek Towarzystw Kupieckich Konkurs, p. Prezes Izby naszej inż. Napoleon Korzón ufundował specjalną nagrodę do dyspozycji Związku, Izba zaś ufundowała nagrodę do dyspozycji Towarzystwa Kupców Samodzielnych w Gdyni dla przyznania jej na miejscu.



WYBORY DO IZBY.

W okresie od 26 listopada do 5 b. m. odbyły się wybory na Radców do naszej Izby w zrzeszeniach następujących: Związek Armatorów polskich — wybrany został p. Aleksander Leszczyński; Związek Gdyńskich Ekspedytorów portowych p. p. Franciszek Marszał i Kazimierz Mucha; Polski Związek Maklerów Okrętowych — pp. Andrzej Cieńciała i Witold Jasiński; Związek Przedstawicieli Koncernów Węglowych — p. inż. Mirosław Laurecki; Związek Kupców Trzody i Bydła w Polsce — p. Lucjan Klimaszewski; Związek Właścicieli Tartaków i Kupców Drzewnych w Bydgoszczy — p. Edmund Baier; Związek Właścicieli Tartaków na Pomorzu — p. Marjan Kubica; Związek Zachodnio-Polskiego Przemysłu Cukrowniczego — pp. Antoni Makowiecki i Jan Ślaski; Związek Spółdzielni Zarobkowych i Gospodarczych — p. Józef Sierszeński: Towarzystwo Kupców w Bydgoszczy — pp. Włodzimierz Jung i Bolesław Kiedrowski; Zjednoczenie Młynów Handlowych Poznańskich i Pomorskich — p. Leopold Rychter; Związek Towarzystw Restauratorów, Właścicieli Hoteli i Kawiarń na Pomorzu — p. Leon Penkala.

Wybory w łonie pozostałych Zrzeszeń trwać będą do dn. 8 b. m. poczem w dniu 11 b. m. odbędzie się posiedzenie Głównej Komisji Wyborczej.

Protokóły z odbytych wyborów złożone będą tej komisji, która stwierdzi, czy wybrani posiadają bierne prawo wyborcze a następnie przedłoży protokóły z odbytych Zebrań wyborczych w Zrzeszeniach Panu Ministrowi Przemysłu i Handlu — i poda wynik wyborów do publicznej wiadomości.

POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI MORSKIEJ.

W dniu 29 listopada br. odbyło się w Izbie pod przewodnictwem Radcy Izby Dyr. J. Rummla posiedzenie Komisji Morskiej.

W obradach uczestniczyli członkowie Komisji: Wiceprezesi Izby pp.: Inż. Wł. Rawicz-Szczerbo i L. Byczkowski, radcowie: F. Kollat, A. Cieńciała, M. Laurecki, K. Mucha, korespondenci Izby: Dr. B. Kasprowicz i J. Michalewski i sekretarz Generalny Związku Armatorów Dr. S. Bierowski. oraz Dyrektor Izby p. H. Krupski i wicedyrektor p. J. Kawczyński.

Przedmiotem obrad było szczegółowe sprawozdanie p. Wicedyrektora J. Kawczyńskiego z delegacji do Hamburga i Bremy, specjalnie uwzględniające stan rzeczy w tych portach pod względem organizacji rzeczoznawstwa portowego. P. Kawczyński w swem sprawozdaniu przedstawił dane porównawcze w tej dziedzinie dotyczące wspomnianych portów i Gdyni oraz przedłożył szereg wniosków co do reorganizacji rzeczoznawstwa w Gdyni.

Komisja Morska wyraziła p. Kawczyńskiemu uznanie za wykonaną pracę oraz wyraziła dezyderat, aby referat jego był opublikowany w Biuletynie Izby.

Dla opracowania wniosków o reorganizacji rzeczoznawstwa portowego w Gdyni powołano specjalną komisję z udziałem przedstawicieli portowych sfer gospodarczych.

Na zakończenie poruszono sprawę arbitrażu dla skór w Gdyni, przyczem w toku dyskusji wyjaśniono, że Naczelna Rada Przemysłu Garbarskiego w Warszawie, opracowuje projekt statutu arbitrażowego, który w najbliższych dniach zostanie przesłany Izbie gdyńskiej do wypowiedzenia się

REKORDOWE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO ZA MIESIĄC LISTOPAD 1934 R.

Obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc listopad przedstawiają się następująco: Ogólny obrót zamorski łącznie z obrotem przybrzeżnym osiągnął rekordową cyfrę — 703.777 t (w październiku 648.541.7 t.), z czego na obrót zamorski przypada 685.348 t. (w październiku 627.804,9 t.) Z cyfry tej na przywóz przypada 93.319 t. (w październiku 65.118 t.). a na wywóz 592.029 t. (w październiku 562.686 ton). — Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem oraz wnętrzem kraju drogą wodną wyniósł 18.429 t. (w październiku 20.736.8). Poprzedni rekord obrotów miesięcznych za miesiąc sierpień rb. wyniósł 662.056 t.

POŻYCZKI BUDOWLANE.

Suma udzielonych pożyczek budowlanych z Państwowego Funduszu Budowlanego, rozprowadzonych przez Komitet Rozbudowy w Gdyni według informacyj Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu wynosi 26.711 tysięcy złotych. Suma ta obejmuje wszystkie pożyczki, udzielone w okresie od

1927 do 1933 roku włącznie. Ogólna liczba pożyczek wynosi 399.

Sumy udzielonych pożyczek, liczba pożyczkobiorców i liczba pożyczek w poszczególnych latach przedstawia się następująco:

Rok	Suma w 1000 zł	Liczba pożyczkob.	Liczba pożyczek
1927	4.463	54	54
1928	3.081	52	55
1929	1.966	9	9
1930	4.033	39	56
1931	11.887	6	7
1932	510	48	53
1933	771	123	165
Razem	26.711	—	399

Tablica ta daje tylko ogólne liczby. Dla analizy kredytów budowlanych jest niezbędne podzielenie kredytów na grupy kredytobiorców: osoby prywatne, spółdzielnie budowlane i mieszkaniowo - budowlane, budownictwo społeczne i budownictwo miejskie.

Podział kredytów na poszczególne grupy przedstawia się, jak poniżej (w 1000 złotych):

Rok	Osoby prywatne	Spółdzielnie	Bud. społeczne	Miasto i TBO.
1927	4.238	225	—	—
1928	2.755	160	—	—
1929	389	827	—	750
1930	1.300	1.362	—	800
1931	7	20	11.650	200
1932	157	50	—	239
1933	427	157	—	100
Razem	9.273	2.801	11.650	2.089

Analiza tych tabliczek wykazuje, że budownictwo prywatne i spółdzielcze obsługiwane było kredytowo stosunkowo znacznie do roku 1930 włącznie. W roku 1931, gdy główny nacisk położony był na budownictwo społeczne w postaci bloków ZUPP. i Kasy Emerytalnej, budownictwo prywatne nic dostało prawie nic. — Dopiero w latach 1932 i 1933 widzimy pewien wzrost kredytów budowlanych. Jednocześnie wzrasta liczba pożyczek, co wskazuje na to, że udzielane są małe pożyczki. Gdy w roku 1930 przeciętna suma jednej pożyczki wynosiła ok. 72 tysięcy złotych, w roku 1933 zmalała do sumy ok. 5 tysięcy złotych.

Poza pożyczkami na budownictwo w mieście (suma wynosi 25.813 tysięcy złotych) Komitet Rozbudowy w Gdyni wprowadził pożyczek budowlanych na wybrzeże 898 tysięcy złotych.

KOMUNIKACJA POMIĘDZY GDYNIĄ A AMERYKĄ PÓŁNOCNĄ.

Statek „Kościuszko" Linji Gdynia — Ameryka, po odbyciu ostatniej podróży z Ameryki do Gdyni, odpłynął do Gdańska dla dokonania remontu, poczem będzie przeznaczony na linję palestyńską dla utrzymania łącznie z Polonją ruchu na trasie Constanca — Haifa: Jaffa. Z Ameryką komunikację utrzymywać będzie tylko statek „Pułaski". aż do chwili uruchomienia jednego z nowobudujących się statków dla tej linji we Włoszech. Jak słychać budowa jego czyni szybkie postępy.

NOWA LINJA REGULARNA.

Do Urzędu Morskiego zgłoszona została przez S. A. „Żegluga Polska" nowa linja regularna, utrzymująca stałą komunikację okrętową pomiędzy Gdynią — Gdańskiem i Stockholmem w odstępach 15 dniowych. Na linji tej kursować będzie statek „Hamestrom V". Terminy odjazdu statku z Gdyni na najbliższy okres czasu przewidziane są dnia 5 i 20 grudnia rb.

UDOGODNIENIA DLA TRANSPORTÓW RUDY I ŻELAZA PRZEZ PORTY POLSKIE.

Międzynarodowa konferencja kolejowego rozkładu jazdy, która się odbyła w Raguzie, ustaliła specjalnie dogodne trasy pociągów dla transportów rudy z portów polskich do czechosłowackich i węgierskich stacyj hutniczych oraz dla transportów żelaza z czechosłowackich i węgierskich miejsc produkcji do portów polskich.

ZAPRZYSIĘŻENIE MAKLERA DLA KUPNA I SPRZEDAŻY OWOCÓW.

Dnia 19 listopada 1934 r. odbyło się w biurze Izby w obecności urzędującego wiceprezesa Izby p. L. Byczkowskiego i Radców J. Rummla i Br. Garbowicza oraz Dyrektora Izby H. Krupskiego zaprzysiężenie p. Zygmunta Krajewskiego, jako maklera pozagiełdowego dla kupna i sprzedaży owoców i warzyw przy Aukcjach Owocowych w Gdyni.

ODDZIAŁ ZWIĄZKU KSIĘGOWYCH W POLSCE ZAŁOŻONY W GDYNI.

Z inicjatywy długoletnich członków Związku pp. M. Pacoszyńskiego i E. Ziebarta powołano do życia w Gdyni w listopadzie br. Oddział Związku Księgowych w Polsce. Jest to najstarsze i wielce zasłużone na niwie zawodowej zrzeszenie księgowych, które powstało w Warszawie w roku 1907. W tym czasie Związek zdołał skupić kilka tysięcy księgowych. wśród których znajduje się szereg osób, zajmujących poważne stanowiska tak w świecie naukowym jak i na polu pracy zawodowej. Związek wydaje własny organ p. t. „Czasopismo Księgowych w Polsce". Oddziały Związku istnieją: w Poznaniu, we Lwowie, w Brześciu nad Bugiem, w Lublinie, w Wilnie i Katowicach.

Oddział Związku Księgowych w Gdyni, do którego zapisało się 40 księgowych ma na celu zrzeszenie wszystkich księgowych nie na-

leżących obecnie do organizacyj zawodowych w celu:

1) wspólnej obrony i poprawy materjalnych, zdrowotnych, moralnych i prawnych warunków bytu pracowników,

2) podniesienia wykształcenia zawodowego i ogólnego pracowników, postawienia ich na najwyższym poziomie sprawności i podniesienia wydajności pracy,

3) współżycia koleżeńskiego i utrwalenia poczucia łączności koleżeńskiej.

Zarząd Związku składa się z następujących osób: pp. Albińskiego Edwarda, Knabego Jana, Pacoszyńskiego Michała, Porzezińskiego Aleksandra, Witkowskiego Marjana i Ziebarta Edwarda.

Tymczasowa siedziba Związku znajduje się w biurze M. Pacoszyńskiego w Gdyni, Abrahama 9.

STAN UNIERUCHOMIONEGO TONAŻU ŚWIATOWEGO.

Z końcem roku 1932 unieruchomiony tonaż głównych państw morskich wynosił więcej niż 15.000.000 ton, czyli 22% całego tonażu wówczas istniejącego. Na 1 października roku bieżącego unieruchomiony tonaż wyrażał się już liczbą 7.259.000 ton. względnie 12% całego tonażu. Zmniejszenie to nastąpiło głównie dzięki przeprowadzanej na wielką skalę rozbiórce tonażu przestarzałego.

Stosunek unieruchomionego tonażu wypada najmniej korzystnie w Stanach Zjednoczonych. gdzie wciąż jeszcze panuje stan niezdecydowania co do oddania na rozbiórkę statków, które prawdopodobnie nigdy już nie będą uruchomione.

Poniżej podajemy liczby wykazujące stan unieruchomionego tonażu głównych państw morskich.

PAŃSTWO	Tonaż brutto w tys. ton	Stosunek proc. do całości floty
Stany Zjedn. A. P.	2.904	27
Anglja	1.367	7
Francja	586	17
Hiszpanja	341	28
Holandja	332	12
Niemcy	308	8
Italja	285	9
Norwegja	240	6
Grecja	185	13
Szwecja	65	4
Danja	30	2
Japonja	16	0.4
Inne	600	7

ROZBUDOWA STREFY CZECHOSŁOWACKIEJ W HAMBURGU.

Wedle informacyj, pochodzących z Hamburga, czechosłowackie ministerstwo robót publicznych zamierza z początkiem wiosny roku przyszłego przystąpić do rozbudowy oddanej do dyspozycji Czechosłowacji strefy w porcie hamburskim. Przedewszystkiem w strefie tej ma być wybudowane murowane nabrzeże, dalej jednopiętrowy magazyn oraz zabudowania kierownictwa ruchu w całej strefie. Dla dokonywania przeładunku ma być ustawiony kran elektryczny. Również i w części czechosłowackiej w części portowej Saali przedsięwzięte mają być roboty, mające na celu uskutecznienie szeregu zmian i ulepszeń.

WZMOŻENIE CZARTEROWANIA TONAŻU ANGIELSKIEGO PRZEZ ROSJĘ.

Wedle informacyj podanych przez Moskiewski Bank Narodowy w ciągu pierwszych dziesięciu miesięcy roku bieżącego Anglo - Sowieckie Towarzystwo Żeglugowe zaczarterowało na samym rynku londyńskim 391 statków o pojemności 2.442.484 ton za cenę 1.592.347 funtów szterlingów. Z tej ilości 282 statki o pojemności 1774.715 ton za cenę 1.163.239 funtów szterlingów stanowiły własność angielską. W ten sposób udział zafrachtowanych statków angielskich w ogólnej ilości tonażu zafrachtowanego wyniósł 72,7% zaś pod względem wysokości sumy frachtu do zapłacenia armatorom angielskim — 73.1%. W tym samym okresie roku 1933 zaczarterowano przez te samą instytucie sowiecka na rynku londyńskim 425 statków o pojemności 2598.286 ton za sume 1.464.257 funtów szterlingów, jednak w tej liczbie statków angielskich było zaledwie 175 o pojemności 1.135.518 t. i za cenę 705.685 funtów szterlingów, liczby te obejmują jedynie dane, dotyczące rynku londyńskiego nie równają natomiast liczb. dotyczących transakcji na innych rynkach frachtowych angielskich.

WCZEŚNIEJSZE ZAMKNIĘCIE NAWIGACJI W LENINGRADZIE.

Dążenia ze strony władz sowieckich do utrzymania w zeszłym roku jak najdłużej nawigacji w porcie Leningradu nie dały zadowalających wyników. Praca lodołamaczów, pomimo wielkich wysiłków i bardzo znacznych kosztów nie zdołała zwalczyć narastających lodów i umożliwić normalny dojazd statków do portów. Wynikłe na tem tle spory i zażalenia obcych armatorów skłoniły władze sowieckie do ustalenia terminu zamknięcia nawigacji już na połowę grudnia. Jedną z przyczyn jaka przyczyniła się do powzięcia tej decyzji jest fakt, że na obecny sezon zimowy w porcie Leningradu pozostał tylko jeden wielki lodołamacz Jermoh. Ten jednak, oczywiście okazałby się niewystarczający tem bardziej, że należy do starego, jeszcze przedwojennego typu tego rodzaju jednostek.

FINLANDJA CORAZ WIĘCEJ PRZEWOZI TOWARÓW WŁASNEMI STATKAMI.

Dopiero co opublikowane dane statystyczne o stanie żeglugi fińskiej w roku 1933 wykazują, że w roku tym Finlandja przewiozła statkami własnych towarzystw okrętowych 36,7% wszystkich towarów, jakie były przywiezione i wywiezione do i z Finlandji, ta sama relacja w roku 1932 wynosiła 34,9%, zaś w roku 1931 zaledwie 29.3%. W wywozie 31,5% towarów w roku 1933 było przewiezionych własnemi statkami, w r. 1932 — 28,6%, w r. 1931 — 24,6% 19,3% w r. 1930 i 15,8% w r. 1929. Z towarów, przywiezionych do Finlandji w r. 1933 — 50,4% przewieziono własnemi statkami. w roku 1932 — 49.7%, w roku 1931 — 38,2%, w roku 1930 — 30,6% i w roku 1929 — 28,0%.

JAK PODNIESIENIE OPŁAT PORTOWYCH MOŻE SIĘ ODBIĆ NA KOSZTACH WYSYŁKI TOWARÓW PRZEZ DANY PORT.

Wysokość stawek opłat portowych ma ogromny wpływ na koszta wysyłki towaru przez dany port, co szczególnie wyraźne jest w dzisiejszych czasach nieproporcjonalnie małych ilości towarów przewożonych na statkach linjowych. Konkretny przykład daje wypadek znacznego podniesienia opłat portowych w jednym z portów westindzkich: bezpośrednim skutkiem tego było podniesienie ze strony statków należących do westindzkiej konferencji stawek przeładunkowych dla tego portu z trzech pensów za tonę na 3 szylingi za tonę, czyli zwyżka dwunastokrotna. Istotnie, opłaty portowe są w znacznej mierze niezależne od ilości ładunku i przy niewielkiej ilości tegoż obciążają niezmiernie przewozy towarów. Mimo że opłaty portowe podnoszone są w proporcjach arytmetycznych, stawka dodatkowa za przeładunek w takim drogim porcie musi być podniesiona przez armatora geometrycznie jeśli mała ilość ładunku ma pokryć dość znaczną różnicę opłat portowych starych i nowych. Tak wyśrubowane stawki konferencyj nie są więc stawkami represyjnemi lub nawet prohibicyjnemi, mającemi utrudnić towarom dostęp do drogiego portu, lecz wynikają z dokładnej kalkulacji wzrastających własnych kosztów statku i wpływów z szacowanych zgóry niewielkich ilości ładunku.

JUŻ PO DZIESIĘCIU LATACH STATKI IDĄ NA ROZBIÓRKĘ.

W Anglji poszły świeżo na rozbiórkę dwa linjowce — „Minnetonka“ i „Minnewaska“ towarzystwa „Atlantic Transport Line“, pojemności 22.000 ton każdy zbudowane zaledwie 10 i pół roku temu jako nowoczesne linjowce dla komunikacji transatlantyckiej. Świadczy to o bardzo poważnym kryzysie, nadal trwającym w komunikacji północnoatlantyckiej.

Oto kilka dramatycznych liczb: Oba statki razem kosztowały 2 350.000 Ł., zysku zaś przyniosły wszystkiego 70.000 Ł. Na amortyzację ich wypadłoby odpisywać do 10% rocznie, gdyby przedsiębiorstwo żeglugi mogło przewidywać ich tak krótki wiek.

PRZEŁADUNEK NA STATEK RZECZNY PRZED DOJŚCIEM DO PORTU PRZEZNACZENIA NIE ZWALNIA STATKU MORSKIEGO OD ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA PRZEWÓZ WG. KONOSAMENTU BEZPOŚREDNIEGO.

Ciekawy wypadek sporu o odpowiedzialność z konosamentu rozpatrywał antwerpijski Tribunal de Commerce: s. s. „Troya“ przyjął towar na konosament bezpośredni z przeznaczeniem do Antwerpji, lecz do Antwerpji nie doszedł i wyładował towar na motorowiec rzeczny w Rotterdamie. Odbiorcy w Antwerpji, którzy otrzymali towar w Antwerpji w stanie uszkodzonym, zaskarżyli równocześnie armatora statku „Troya“ i właściciela małego motorowca. Sąd orzekł na niekorzyść armatora, zasądzając go na pokrycie szkód i strat odbiorców, jednocześnie oddalając ich skargę przeciwko właścicielowi rzecznego motorowca. Sąd stanął na stanowisko, że posiadacz konosamentu może kierować swój protest tylko do przewoźnika morzem i to w porcie wyładunku. wskazanym w konosamencie, a nie do właściciela barki lub innego dalszego przewoźnika, który zakończył z towarem niedokończoną podróż morską. Sąd uważał. że w wypadkach podróży skombinowanej dopuszczalna jest jedynie pretensja posiadacza konosamentu względem przewoźnika morzem, a nie innych

osób. Kapitan statku morskiego pozostaje odpowiedzialnym za całość ładunku do końca podróży morskiej, chociażby towar był dostarczony do portu przeznaczenia na statku rzecznym. Rzeczą kapitana s. s. „Troya“, obciążonego w ten sposób odpowiedzialnością za cały przewóz aż do portu przeznaczenia, jest udowodnić, że uszkodzenie towaru powstało podczas przeładunku na statek rzeczny lub podczas przewozu na statku rzecznym. Tymczasem kapitan s. s. „Troya“ zawarł z właścicielem motorowej barki umowę co do przewozu towaru pomiędzy Rotterdamem a Antwerpją, w której było zaznaczone, że wszystkie uszkodzenia będą stwierdzane na nabrzeżu w Antwerpji przed zabraniem towaru i najpóźniej po 24 godzinach od chwili wyładunku; stwierdzenie szkód winno się odbyć w obecności przedstawiciela towarzystwa żeglugi (armatora). Tymczasem przedsiębiorstwo żeglugi dopuściło do przeniesienia towaru zaraz po wyładunku, bez oględzin, do magazynów odbiorcy, przez co armator utracił prawo dochodzenia szkód na właścicielu barki motorowej.

Powyższy przykład oczywiście ma zastosowanie ze względu na to, że końcowym punktem wskazanym w bezpośrednim konosamencie był port morski.

Wiadomości celne, importowe i eksportowe

WIDOKI ZBYTU TAŚM GUMOWYCH W FINLANDJI.

Fińską produkcję taśm gumowych stosowanych w przemyśle konfekcyjnym, oszacować można na około 200.000 metrów minimum.

Według oficjalnej statystyki importowej Finlandja importowała w latach ubiegłych następujące ilości „tkanin i innych towarów włókienniczych tkanych z kauczukiem“:

	1933 r.	1932 r.
p. 447 w całości lub częściowo z jedwabiu	1.787 kg	1.712 kg
p. 448 z innego materjału włókienniczego	30.276 kg	21.496 kg

Należy zaznaczyć, że pozycja ta obejmuje również taśmy gumowe, importowane dla celów technicznych (izolacyjne, transportowe ,transmisyjne) oraz taśmy dla celów leczniczo - sanitarnych.

Przy imporcie pobierane są następujace stawki celne („Tkaniny i inne wyroby włókiennicze, pokryte kauczukiem, nasycone kauczukiem lub w połączeniu z kauczukiem, oraz wszelkie inne tkane z kauczukiem“):

Towar	Cło zasadn.	Cło maksym.	Cło ulgowe
	Fmk. za kg. brutto		
317*) w całości lub częściowo z jedwabiu . .	70.—	280.—	91.—
318*) z innego materjału włókienniczego :			
a, taśmy izolacyjne i t. d.			
b. taśmy inne .	12.—	30.—	
c. inne wyroby .	12.—	24.—	

*) oznacza, że Rada Ministrów może w „wypadkach potrzebnych“ bez zapytania Sejmu fińskiego podwyższyć cło zasadnicze o 400 proc. celem zabezpieczenia przemysłu fińskiego. Z powyższego wynika, że stawka w poz. 317 została podwyższona do maksimum.

W ostatnich czasach Anglicy i Belgijczycy zaczęli stopniowo penetrować na rynek fiński w tej branży, odbierając Niemcom, Francuzom i Szwajcarom dotychczasowy rynek zbytu. Polskie wyroby mają widoki zbytu, o ile ceny będą konkurencyjne, gatunki odpowiadające wymaganiom odbiorców, jak również warunki płatnicze. Penetracja polskich wyrobów na rynek fiński zależeć będzie pozatem od wyboru agenta-przedstawiciela i od kupieckiego nastawienia polskich firm eksportowych.

ZMIANY W STRUKTURZE WYMIANY TOWAROWEJ POMIĘDZY POLSKĄ A HOLANDJĄ.

Cyfry statystyki holenderskiej za 9 miesięcy b. r. wykazują, iż w strukturze handlu zagranicznego Holandji nastąpiła w 3-im kwartale b. r. poważna zmiana. Protekcjonistyczna polityka zdążająca do ograniczenia importu holenderskiego (drogą wprowadzenia nowych kontyngentów i monopoli, niedopuszczania wwozu towarów skontyngentowanych nawet na zasadach kompensaty i popierania rozwoju przemysłu krajowego) wraz z pogłębiającem się w Holandji przesileniem gospodarczem wywołały spadek importu, a jednocześnie lepsza konjunktura w innych krajach odbiła się pomyślnie na eksporcie holenderskim. W wyniku ujemne saldo handlowe Holandji, wynoszące w styczniu b. r. hfl. 44.748.000, spadło we wrześniu do hfl 9.047.000. W tymże czasie eksport wzrósł o ca 20 proc., a import spadł o 22 proc. Wszystkie kraje handlujące z Holandją odczuły tę zmianę w strukturze holenderskiego handlu zagranicznego w większym lub mniejszym stopniu.

Eksport holenderski po osiągnięciu w I. kwartale b. r. najniższego poziomu w wys.

168 milj. hfl. zaczyna wzrastać, natomiast import w dalszym ciągu spada, wskutek czego ujemne saldo handlowe Holandji coraz to maleje. W III kwartale import wynosił 253 milj. (I kw. — 276, II kw. — 262), zaś eksport 195 milj. hfl. (II kw. — 171), saldo ujemne wyniosło 58 milj. hfl., podczas gdy w I kw. 108 milj., a II kw. — 91 miljonów.

W naszych obrotach handlowych z Holandją zaszły zmiany analogiczne. Eksport nasz w 3-cim kwartale spadł, import wzrósł i dodatnie saldo handlowe poważnie zmalało.

Poniższe zestawienie wykazuje obroty z Holandją w 1934 r.:

	Eksport do Holandji	Eksport do Polski	Saldo na korzyść Polski mies.	Saldo na korzyść Polski kwart.
styczeń	1.308.930	667.237	651.693	
luty	904.416	547.955	357.161	1.733.125
marzec	1.549.084	824.813	724.271	
kwiecień	1.348.548	474.894	1.073.646	
maj	1.424.362	525.200	899.162	2.893.820
czerwiec	1.348.447	427.435	921.012	
lipiec	1.126.469	559.261	567.208	
sierpień	982.815	769.321	213.494	1.082.908
wrzesień	920.160	617.954	302.206	
Razem:	10.912.801	5.403.065	5.509.736	

Poniżej podajemy porównanie tegorocznych obrotów handlowych polsko-holenderskich z rokiem 1933 i 1932 w tysiącach hfl. (1 hfl.=3,58 zł.):

	1934 9 mies.	1933 cały rok	1933 9 mies.	1932 cały rok	1932 9 mies.
Import z Polski	10.913	16.102	12.603	15.637	11.640
Eksport do Polski	5.403	6.966	4.960	6.703	5.080
Saldo	5.510	9.136	7.643	8.934	6.560

Spadek naszego eksportu do Holandji wyniósł zatem podczas pierwszych 9 miesięcy b. r. w stosunku do tegoż okresu roku ub. Hfl. 1. 690.000 (18%), a import z Holandji wykazuje wzrost o hfl. 443.000 (20%).

DOSTAWY DYKT POLSKICH DO HOLANDJI.

W Holandji toczą się obecnie pomiędzy agentami a importerami narady w sprawie zamierzonego utworzenia w Amsterdamie stałego pokazu, a raczej składu. wzorów dykt, produkowanych przez wszystkie kraje eksportowe. W razie dojścia do skutku tego projektu, kontrakty będą mogły być zawierane z powołaniem się na dany wzór. zdeponowany w Amsterdamie. arbitraż będzie również mógł się odbywać na podstawie tych wzorów.

Dykty sprowadzane z Polski były początkowo prawie wyłącznie dyktami klejonemi na mokro. Obecnie znaczna już część importu z Polski klejona jest na sucho, a parę fabryk dostarcza dykty klejone nawpół na sucho. Produkcja fińska jest oparta całkowicie na towarze klejonym sucho, a dykty dębowe z Niemiec również są klejone na sucho. Dykty klejone na sucho mają tę zaletę, że są bardziej płaskie i nie okazują tendencji do falowania.

Widoczne jest dążenie do zastępowania dykt klejonych na mokro dyktami klejonemi na sucho. W ostatnich latach, pomimo kryzysu, a zatem szukania towaru taniego, zwiększył się proporcjonalnie na rynku holenderskim odbiór towaru klejonego na sucho. Jeżeliby konjunktura w następnych latach miała się zmienić w kierunku stopniowego łagodzenia kryzysu, można liczyć, że zapotrzebowanie dykt klejonych na sucho jeszcze bardziej wzrośnie.

Przy eksporcie dykt mokroklejonych Polska napotyka na ostrą konkurencję rosyjską.

Odnośnie do wymiarów zaznaczyć należy, że do 4 mm. grubości idą dykty o 3 warstwach, a powyżej 4 mm. o 5 warstwach. Najpospolitsze są tu wymiary 152×122 i 200×122. Są to wymiary dostarczane przez Polskę. Rosjanie dostarczają podobny wymiar mniejszy: 155×125. lecz nie są jeszcze w stanie dostarczyć wielkich płyt, fabrykując zamiast tego płyty 175×125.

W r. 1933 import dykt do Holandji olchowych, brzozowych, t.j. dykt szlachetnych wzrósł z 13905 ton wartości 1.834.159 Fl. (cyfry z 1932) na 23.970 ton za 2.435.131 Fl. Przytem import z Polski podwoił się z 3.502 ton za 468.841 Fl. na 7.315 ton za 734.917 Fl., utrzymując się nadal na przodującem miejscu.

Po Polsce największym eksporterem dykt do Holandji jest Finlandja (6.012 t. za 627.103 Fl.: w 1933, również blisko dwa razy tyle, co w 1932). Na trzeciem miejscu stoi Rosja, na czwartem Łotwa. a dopiero na 5-em miejscu Niemcy, których eksport w 1933 nie powiększył się.

W 1934 r. eksport dykt z Polski spadł, zdaniem agentów firm polskich wobec zmniejszonej podaży dykt polskich.

Ceny mają tendencję zniżkową, na skutek spadku cen w drewnie wogóle, który to spadek odbił się częściowo na rynku dykt.

Prócz dykt istnieje znaczny popyt w Holandji na towar podobny, a mianowicie na deseczki spawane na eksport. Temi możliwościami dotychczas firmy polskie nie zainteresowały się, podobnie, jak możliwościami eksportowemi kompletów tryplexowych na skrzynki do herbaty.

PRZEPISY O ZNAKACH HANDLOWYCH W PALESTYNIE

W związku z notatką, jaka ukazała się w numerze 29 m naszego Biuletynu z dn. 25 z. m. pod powyższym tytułem, wyjaśniamy

na podstawie informacyj nadesłanych przez Palestyńsko-Polską Izbę Handlową i Przemysłową, iż w korespondencji między Dyrekcją Celną w Haifie a Izbami Handlowemi, działającemi na terenie Palestyny dodatkowo wyjaśniono, że przymusowi rejestracji podlegają tylko takie marki, znaki lub patenty, z których nie wynika jasno, w jakim kraju zostały zarejestrowane i mają przeto wywołać wrażenie, że są zarejestrowane w Palestynie. Naprz. marki „Zawiercie“ lub „Cristal Patent“ podlegają przymusowi rejestracji. Gdyby jednak po słowie „Zawiercie“ umieszczono dopisek „registered in Poland“ lub po „Cristal Patent“ — „patented in Poland“ to wtedy marki te nie podlegałyby przymusowi rejestracji.

ŚWIADECTWA POCHODZENIA PRZY WYWOZIE DO PALESTYNY.

W związku z ogłoszonem przez Palestyńską Dyrekcję Ceł, Akcyzy i Handlu rozporządzeniem o konieczności deklarowania kraju pochodzenia przy przesyłkach towarów do Palestyny, Palestyńsko - Polska Izba Handlowa i Przemysłowa zawiadamia, iż specjalne świadectwa pochodzenia wymagane nie będą, wystarczy jeżeli w fakturze, wystawionej na blankietach, odpowiadających ogólnym wymaganiom, umieszczone zostanie następujące oświadczenie:

„I further declare that to the best of my knowledge and belief the goods are of Polish origin“.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 PAŹDZIERNIKA DO 7 LISTOPADA 1934 R.

AUSTRJA. Przy podziale kontyngentów na węgiel na listopad rb. przyznano Polsce kontyngent w wysokości 90.300 ton (w ubiegłym miesiącu 89.900 t.)

BELGJA. Z dniem 1 listopada 1934 r. weszły w życie zmiany w taryfie celnej belgijskiej: między innemi odnośnie poz. 235c. 2 cukier wszelkiego rodzaju (rafinada, w kawałkach, puder), cło nie uległo zmianie, natomiast uregulowaną została sprawa skrzyń jako opakowanie tego artykułu. Cło na nieoczyszczony alkohol metylowy (poz. 357) podwyższone zostało o 50 proc.; cło na kapelusze męskie (poz. 615) z przybraniem pozostają bez zmiany. Natomiast cło na kapelusze pilśniowe bez przybrania wynosi 11,38 fr. od sztuki (dot. 10,35) — z filcu wełnianego — 6,64 (5,52); olej z orzecha ziemnego wynosi 23 fr. (dot. 15). Pozatem uległy zmianie cła na taśmy filmowe itp.

Okólnik belgijskiego Min. Spraw Gospodarczych ustala warunki przydziału kontyngentów oraz uzyskiwanie pozwoleń importowych w sposób następujący:

A. Przydział kontyngentów. — Pozwolenia przywozowe udzielane są tylko tym firmom, które dokonywały przywozu takich samych artykułów w ciągu lat 1931, 1932 i 1933. Jako dokumenty, które służyć mają do stwierdzenia faktu dokonywania importu i pozwalają ustalić przydział kontyngentu, są uznane faktury i dowody celne. Do dokumentów tych mają być dołączone zestawienia, wskazujące poszczególne importowane artykuły, kraje i lata, jak również data faktury i waga netto importowanego towaru. Pozatem wypełniony musi być formularz specjalny sporządzony przez sekretarjat Dyrekcji kontyngentowej.

B. Pozwolenia przywozu. — Pozwolenia wydawane są firmom, które ściśle wykonują postanowienia omawianego okólnika. Każde pozwolenie jest ważne dla poszczególnej tranzakcji importowej. Pozatem pozwolenia muszą odpowiadać następującym warunkom: 1) muszą być wystawione w 2 egzemplarzach na specjalnych formularzach; 2) w rubryce „importer“ muszą zawierać nazwisko, adres i zawód osoby, ubiegającej się o pozwolenie; 3) w rubryce „sprzedawca“ — nazwisko, adres i zawód dostawcy oraz kraj pochodzenia; 4) wskazana musi być pozycja taryfy celnej, do której zalicza się artykuł importowany; 5) ponadto w pozwoleniu należy podać dokładną specyfikację towaru; 6) wagę brutto i netto 7) na odwrocie winien być stempel w wys. 6 fr. belg.; 8) pozatem musi być własnoręczny podpis importera; 9) a na odwrocie nie wolno robić żadnych dopisków.

BUŁGARJA. Według zarządzenia Banku Narodowego przesyłki eksportowe muszą posiadać pozwolenia wywozowe Banku. Od obowiązku tego zwalniane są jedynie przesyłki wartości do 3.000 lewów.

CZECHOSŁOWACJA. Projektowane jest wprowadzenie przymusu przedkładania świadectwa pochodzenia przy imporcie kawy, herbaty, pszenicy, kukurydzy, mąki pszennej, ryżu, cebuli, nasienia lnianego, kopry, nasion, esparty, trawy, skór bydlęcych, pęcherzy, jelit, smalcu wieprzowego, azbestu, fosfatów naturalnych, ekstraktu quebrachowego, żywicy, smoły, olejów mineralnych, benzyny, bawełny surowej i odpadki, juty, wełny, kauczuku, ołowiu, cyny, cynku i miedzi.

FINLANDJA. Z dn. 1 października 1934 r. zniesiony został zakaz importu jabłek.

FRANCJA. Wyczerpane zostały w stosunku do „autres pays“ kontyngenty na buty długie (poz. 480) i kapelusze pilśniowe (poz. 626).

Dekretem z dnia 26 października 1934 r. podwyższone zostało cło na sardynki i inne konserwy rybne, które przedstawia się obecnie następująco, (poz. 47 a) sardynki tar. minimalna — 150 fr. za 100 kg brutto; b) inna — 75 fr. — 100 kg brutto. Jednocześnie z powyższem zniesione zostały opłaty licencyjne od sardynek. Z dniem 1 listopada weszły w życie przepisy odnośnie znakowania szkła i wyrobów szklanych; znak kraju pochodzenia musi być umieszczony na każdym poszczególnym przedmiocie oddzielnie (korki, mąka, zamki itp. nie potrzebują być znakowane). Odnośnie sposobu znakowania niema specjalnych przepisów. Znak winien być umieszczony na spodzie lub na środku przedmiotu.

W dniu 13 10. 1934 r. ukazał się w „Journal Officiel“ dekret Ministerstwa Handlu ustanawiający kontyngent ogólny na import do Francji cukru w okresie od 15 października rb. do 15 października 1935 r. w ilości 32.000 ton w przeliczeniu na cukier rafinowany. Licencje na import wydaje francuskiemu importerowi Ministerstwo Rolnictwa.

Został skontyngentowany import kwaśnej kapusty (choucroute) poz. tar. celnej franc. 158 ter. Licencje wydaje francuskiemu importerowi Ministerstwo Rolnictwa.

HISZPANJA. Zniesiony został tymczasowy zakaz importu mięsa surowego. Rozporządzeniem ministerstwa przemysłu i handlu podwyższony został kontyngent na podkłady kolejowe (poz. 98) do końca roku 1934 do wysokości 69.825 q.

HOLANDJA. Do Parlamentu wniesiona została nowa ustawa clearingowa, która ma dawać rządowi nieograniczone pełnomocnictwa co do regulowania obrotu płatniczego z zagranicą. W związku z tem rozważane jest utworzenie specjalnego towarzystwa importowo - eksportowego, które ująć ma całokształt wymiany towarowej z zagranicą i przeprowadzać

ścisłą kontrolę pochodzenia towarów importowanych.

JUGOSŁAWJA. W dzienniku ustaw z dnia 19 października ogłoszone zostało rozporządzenie, na mocy którego wszelkie importowane drzewka owocowe, leśne, dekoracyjne podlegają badaniom fitopatologicznym.

KUBA. Z dniem 1 września 1934 r. wprowadzono cały szereg zmian celnych obejmujących około 50 pozycyj taryfy celnej. Z ważniejszych wyliczyć należy: żarówki, rury i łączniki do rur, drut, farby, eter, tłuszcze zwierzęce, przędzę bawełnianą, tekturę, odbiorniki, maszyny rolnicze, słoninę, mięso wieprzowe peklowane, ryż, owies, mąkę pszenną i owsianą, strączkowe, papierosy itp.

ŁOTWA. Obniżone zostały cła wywozowe na osikę, nieobrobione drewno iglaste i papierówkę. Podwyższone zostało cło na rodzynki na 0,75 łatów, w taryfie minimalnej i 1,50 łatów w taryfie maksymalnej. Jednocześnie z powyższem obniżone zostało cło na bawełnę (poz. 179 p. 1) na 0,20 łatów.

Według oświadczenia Komisji Przywozowo-Walutowej kupcy t. zw. „uniwersalni", tj. domagający się kontyngentów na różnorodne towary (niepokrewne) nie będą uzyskiwać żadnych pozwoleń przywozowych.

PALESTYNA. Rozporządzeniem z dnia 18 października 1934 r. zabroniony został import nafty, benzyny itp. w beczkach o zawartości powyżej 45 litrów.

SZWECJA. Rząd szwedzki wprowadził reglamentację importu bydła rzeźnego i mięsa wszelkiego rodzaju za wyjątkiem mięsa solonego amerykańskiego i konserw mięsnych. Import tych towarów uzależniony jest od uzyskania licencji.

Postanowienia, dotyczące reglamentacji przywozu jaj, według roporządzenia z dnia 24 II 1934 roku, zostały ostatnio rozciągnięte również na import żółtka i płynnego białka jej, z wyjątkiem żółtka przeznaczonego na użytek w przemyśle garbarskim.

TUNIS. Wprowadzona w dn. 29 września 1934 r. we Francji zwyżka cła na ziemniaki i krochmal ziemniaczany obowiązuje również w Tunisie.

TURCJA. Na mocy rozporządzenia ministra ceł i monopoli, głośniki będą opłacały cło według poz. 619, nie jak dotychczas według poz. 634. Przez zaliczenie głośników do wyżej wymienionej pozycji, zaliczono je wprawdzie do towarów, których import nie jest skontyngentowany, lecz jednocześnie podwyższono stawkę celną z 1,60 funt. tur. na 4 — od 1 kg. Wyżej wymienione rozporządzenie jednocześnie wyjaśnia, że puste skrzynki do radjoaparatów będą zaliczone do mebli, a więc przywóz ich nie będzie możliwy, gdyż na meble nie będzie przydzielany kontyngent.

W. BRYTANJA. Z dniem 31 października 1934 r. weszły w życie nowe cła na wyroby druciane, które wynoszą obecnie: na rozdwojone nity druciane 3 d. od 1000 szt. lub 33⅓ ad valorem, w zależności od tego, które cło będzie wyższe; wszelkie inne wyroby 33⅓ proc. ad valorem. Jednocześnie z powyższem ustanowiono nowe cło od drzewek i krzewów (za wyjątkiem krzaków różanych i drzewek owocowych) w wysokości 20 sh. od 1 cetn.

WŁOCHY. Rozporządzenie wykonawcze z dnia 20. 7. 1934 r. wyłącza z pod obowiązku pozwoleniowego import olejów mineralnych białych, wazeliny, parafiny i koksu naftowego.

Możliwości handlowe i eksportowe

Kupiec wiedeński, o którym P. I. E. posiada bardzo korzystne informacje, obejmie reprezentacje na artykuły techniczne, chemiczne itd. E/26076/21/Ch.

Inżynier, posiadający bardzo dobre stosunki w fabrykach W. Ks. Luksemburg, zainteresowany jest przedstawicielstwem na wyroby metalurgiczne. — E/26185/21/Ch.

Poważna firma w Marsylji obejmie reprezentację na surowce przemysłowe oraz artykuły spożywcze. E/25557/3R/Ch.

W posiadaniu P. I. E. znajduje się zestawienie ważniejszych firm zainteresowanych w wymianie towarowej z Indochinami a przedewszystkiem w imporcie całego szeregu artykułów. E/27336/3R/Ch.

Firma belgijska poszukuje dostawców olejów roślinnych. R/27307/89/Sw.

Firma belgijska poszukuje dostawców roślin strączkowych i tatarki. R/27316/26/Sw.

Szereg firm belgijskich poszukuje poważnych dostawców roślin strączkowych. R/27310—15/36/Sw.

Firma niemiecka poszukuje dostawców cebuli z Pomorza. R/27335/25/Sw.

Firma angielska poszukuje dostawców słomek żytnich, używanych przez cukiernie. P/27672/59/Sz.

Firma angielska interesuje się dostawą wszelkich wyrobów gumowych (fartuchy, czepki gumowe kąpielowe, gąbki itd.) P/26726/59/Sz.

Firma angielska interesuje się zakupem różnych artykułów jak wierzchy skórzane na obuwie, rękawiczki skórzane, urządzenia elektryczne, wanny żelazne, emaljowane, umywalki itd. P/26496/21/Ż.

Firma belgijska poszukuje fabrykantów skóry wieprzowej do wyrobu przyborów do podróży. P/27319/30/M.

Firma palestyńska interesuje się importem wałów transmisyjnych. P/27053/4E/RO.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

POROZUMIENIE POLSKO-GRECKIE.

W dn. 30 października podpisane zostało między rządem polskim i greckim porozumienie, które ustala listę towarów, które przy eksporcie z Polski do Grecji uzyskiwać będą legalizację świadectw pochodzenia przez Konsulat Grecki w Warszawie do wysokości ustalonej we wspomnianym układzie. Listą objęto: parafinę, wyroby włókiennicze, przędzę, dykty, węgiel, naczynia emaljowane, zwierzęta, żelazo walcowane oraz artykuły różne. Kontyngenty wyznaczono na okres od 28 października 1934 do 28 stycznia 1935 r.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

KONIECZNOŚĆ WPROWADZENIA UŁATWIEŃ PRZY SPROWADZANIU SOLI DO PORTU RYBACKIEGO.

Solarnie i wędzarnie na terenie portu rybackiego w Gdyni odczuwają obecnie dotkliwie szkodliwe skutki długiej procedury otrzymania zezwolenia na sól przemysłową. Zapotrzebowanie tych placówek przemysłu na sól się waha i często nie może być zgóry określone. Przed rokiem uprawnienia posiadał Urząd Akcyz i Monopoli w Gdyni i cała procedura wydawania zezwoleń trwała najwyżej dwa dni. Obecnie wnosi się podanie do Wydziału Przemysłowego Urzędu Wojewódzkiego w Toruniu. Wydział ten, nie będąc w stanie sam wydać opinji, odsyła sprawę do załatwienia Komisarjatowi Rządu w Gdyni. Ten ostatni zasięga informacyj w Urz. Morskim, poczem zwraca sprawę do Torunia, skąd odsyła się sprawę po raz drugi do Gdyni wydając t. zw. „zaświadczenie", które upoważnia firmę do starania się o zezwolenie na sól. Praktyka wskazuje, że ten pierwszy etap trwa 16 dni, poczem składa się już właściwe podanie do Urzędu Akcyz i Monopoli w Gdyni. Pierwsze podanie, „zaświadczenie" i nowe podanie — każde opłaca się zosobna 5 złotową opłatą stemplową. Urząd Akcyz i Monopoli w Gdyni wydaje już właściwe „zezwolenie". za czwartą i ostatnią opłatą stemplową, ale na całem wybrzeżu Monopol Solny nie posiada dużego magazynu soli, skąd możnaby było wybierać ten produkt tak niezbędny dla przemysłu przetworów rybnych i solenia ryb. Sól więc zamawia się w Biurze Sprzedaży Soli w Warszawie. I tu zachodzi nowe spóźnienie, gdyż kopalnia soli wysyłać może sól dopiero po otrzymaniu odpowiedniej dyspozycji z Warszawy, wobec czego sól można otrzymać najwcześniej po tygodniu od chwili jej zamówienia z Gdyni. W ten sposób proces zakupu soli przemysłowej trwać musi w obecnych warunkach conajmniej 25 dni.

W razie powrotu do poprzednich praktyk wydawania zezwoleń w Gdyni, na podstawie opinji Urzędu Morskiego i w razie urządzenia składu soli na wybrzeżu, który wcześniej czy później powstać musi, sól przemysłowa mogłaby być otrzymywana w miarę zapotrzebowania na nią bez szkody i skrępowania dla młodego i pracującego w trudnych warunkach przemysłu solenia i wędzenia ryb w kraju.

KRONIKA.

— **„MEWA" SOLI JUŻ W GDYNI.** Towarzystwo połowów śledzi na Morzu Północnem „Mewa" przystąpiło do solenia i przepakowywania śledzi z beczek morskich do beczek solonych na terenie portu rybackiego w Gdyni (dotychczas robiono to w Holandji). Siedemdziesięciu rybaków, Polaków, zatrudnionych obecnie przy połowach powróci do Gdyni w roli instruktorów przy pakowaniu i soleniu. Ogółem przepakuje się 15 tysięcy beczek morskich. Dziesięć tysięcy nowych beczek handlowych zamówiono w wytwórni beczek w Gdyni. Całkowite, roczne połowy „Mewy" zakontraktowano i sprzedano, co najlepiej świadczy o powodzeniu tych śledzi na rynku krajowym.

— **OSTATNIE ŚLEDZIE CAŁKOWICIE SOLONE W HOLANDJI.** W dniu 21 listopada statek Żeglugi Polskiej „Chorzów" wyładował w porcie rybackim 1.357/1 i 886/2 śledzi z polskich połowów na Morzu Północnem. Jest to ostatnia już partja śledzi w beczkach handlowych. Reszta śledzi t. j. około 15.000 beczek t. zw. morskich, będzie nadchodziła bezpośrednio do Gdyni i tu podlegać będzie dalszej przeróbce. t j. soleniu i przepakowaniu do beczek handlowych. Dotychczas czynności te wykonywano wyłącznie w Holandji, gdzie znajduje się baza naszej floty śledziowej.

— **„URZĄD CELNY MOLO RYBACKIE" TELEFON 23-55. — USPRAWNIENIE IMPORTU.** Począwszy od dnia 19 listopada br. został uruchomiony Oddział Urzędu Celnego — „Molo rybackie" — w porcie rybackim w Gdyni. Oddział jest czynnym dzień i noc bez przerwy, a można tu załatwić wszelkie czynności związane z odprawą towarów importowanych.

— **PROPAGANDA SPOŻYCIA RYB DAJE REZULTATY.** Prowadzona od szeregu miesięcy przez Pol. Zjednoczenie Rybaków Morskich systematyczna propaganda za spożywaniem świeżych ryb morskich (dorsze) dała już dobre rezultaty, zabezpieczające pracę naszym rybakom, wyjeżdżającym na połowy dorszy. W Katowicach utworzono specjalną firmę trudniącą się tylko sprzedażą świeżych dorszy z polskich połowów. Firma ta wyprobowuje obecnie skonstruowany przenośny piec do smażenia ryb morskich. Gdyby taki piec okazał się praktycznym, to zapewne będzie wprowadzony dla użytku wojskowego.

— **POŁOWY WIŚLANYCH ŁOSOSI.** W ubiegłym tygodniu złowiono w Wiśle w obrębie terytorjum W. M. Gdańska ok. 15.000 kg łososi z czego część oddano do zamrożenia Chłodni Rybnej w Gdyni. Eksport łososi wiślanych dokonuje się dotychczas za pośrednictwem W. M. Gdańska.

— **SZKODY WYRZĄDZANE PRZEZ FOKI PRZY POŁOWIE ŁOSOSI.** Jeden kuter z Helu wyjechał na połów łososi taklami zdobywając 16 sztuk łososi o wadze łącznej 80 kg oraz jedenaście głów z łososi, pozostałych na haczykach po przejściu żarłocznych fok, które zawsze wyrządzają naszym rybakom znaczne szkody przy połowach tej cennej ryby.

— **BRAK SZPROTÓW.** Ciepła pogoda nadal powoduje brak szprotów. Nietylko rybacy, lecz przedewszystkiem wędzarnie wobec braku surowca narażone są na duże straty przymusowego bezrobocia. Ogółem złowiono w ciągu ostatniego tygodnia tylko 31 ton szprotów, z czego 24 ton przypada na Gdynię a reszta na Hel. Rybakom płacono od 15 do 20 groszy za funt szprotów, wędzarnie sprzedawały hurtownie 45 do 50 gr za funt wędzonych szprotów. Większe szczęście mieli rybacy w Gdańsku, gdyż kutry gdańskie złowiły w sobotę 1 grudnia około 35 ton szprotów, blisko brzegów, gdzie rybacy nasi łowić nie mogą.

— **PARTJE SOLONYCH ŚLEDZI W GDYNI.**
* 13-go XI. statek Żeglugi Polskiej „Śląsk" wyładował w porcie rybackim 1.462/1 i 628/2 śledzi solonych z polskich połowów na Morzu Północnem. W transporcie tym znajdowało się 200/1 beczek t. zw. morskich, które poraz pierwszy w Gdyni, będą przepakowywane i zasolone do beczek handlowych.

* 19-go XI. przybyły do portu rybackiego w Gdyni, równocześnie aż trzy statki ze śledziami Yarmouth: s/s Henry wyładował 1.880/1 i 686/2: s/s Bokn 1.250/1 i 400/2: s/s Livonia 2.100/1 oraz 700/2. Większość towaru ładowano bezpośrednio do wagonów, a resztę złożono do magazynów tranzytowych.

* 21-go XI. statek Ursa przywiózł do portu rybackiego 720/1 i 132/2 śledzi solonych norweskich, oraz 1.500 kg zamrożonych makreli.

* 28-go XI. statek Storesund w porcie rybackim przywiózł z Anglji 756/1 oraz 20/2 śledzi solonych Yarmouth. Prawie cały transport wysłano koleją natychmiast do kraju.

* 30-go XI. statek Terman przywiózł z Holandji tysiąc beczek morskich z połowów polskich rybaków na Morzu Północnem. Beczki morskie zawierają sto kilo netto śledzi solonych, czyli mniej aniżeli beczki handlowe, które liczą po 115 kg netto śledzi. Z beczek morskich przepakowuje firma Mewa śledzie do beczek handlowych produkcji krajowej. Statki uprawiające połowy na Morzu Północnem zrobią jeszcze tylko kilka wyjazdów, czyli, że sezon śledziowy rozpoczęty w czerwcu br. zakończy się w drugiej połowie grudnia.

— PARTJE ŚWIEŻYCH ŚLEDZI W GDYNI.
* Statek - lodownia Rimfrost przywiózł z Yarmouth w dniu 20 bm. 211.000 kg śledzi świeżych w lodzie i 115/1 beczek śledzi solonych importowanych. Cena za kilogram wahała się od 48 groszy do 62 groszy (śledzie w lodzie). Wobec dużego zapotrzebowania na śledzie w lodzie firma Polonia wstrzymała się z soleniem śledzi z tego transportu.

* Wobec silnego zapotrzebowania na śledzie solone Yarmouth, które z tegorocznych połowów firmy Mewy zostały już sprzedane, zakupiono śledzie świeże w Holandji, celem zasolenia tych śledzi w Gdyni. W dniu 27 listopada przybył z Scheweningen (port rybacki w Holandji) luger rybacki „Sch. 107" przywożąc 1.170 skrzyń a 50 kg netto. Cały transport zasolono tego samego dnia w magazynie Mewy do beczek morskich, zużywając 10.000 kg soli.

* W dniu 27 listopada statek - chłodnia Borgund przywiózł z Yarmouth 970 skrzyń angielskich śledzi świeżych w lodzie, które sprzedawano dla wędzarń (na biklingi) w cenie 60 groszy za kilogram. Wobec zakończenia się połowów yarmudzkich w Anglji, cena za te śledzie zwyżkuje. W sobotę 1 grudnia otrzymywali rybacy dawno nienotowane ceny: sto szylingów za cran (178 kg).

— OCZEKIWANE ŚLEDZIE ŚWIEŻE.
* 5-go lub 6-go bm. oczekiwany jest statek-chłodnia Rimfrost ze świeżemi śledziami w lodzie przywożonemi bezpośrednio z Anglji (Yarmouth).

— CENY NA ŚLEDZIE NA RYNKU GDYŃSKIM. W porcie rybackim w Gdyni notowano 1 grudnia nast. ceny za oclone śledzie solone, loco wagon port rybacki, za jedną całą beczkę, za gotówkę, w złotych:

ŚLEDZIE OKRESU YARMOUTH:

1. Polskie połowy „Mewy". Small matties I trade (Marka FF) 70, takież ordinary (F) 68 matties I trade (FF) 70, takież ordinary (F) 68, matfulls I trade (FF) 72, takież ordinary (F) 70, matfulls milkers (mleczaki) (FF) 87 matties milkers (FF) 85, fulls (FF) 72, matties nieczyszczone (SS) 65), matfulls nieczyszczone (S) 65, spents 60.

2. Solone w Gdyni „Polonia": small matties ordinary 64, matties ordinary 65, matfulls ordinary 67, T. B. towar mieszany 45.

3 Importowane angielskie „Yarmouth": Small-matties I trade 75, takież ordinary 70, matties I trade 76,50, takież ordinary 70, matfulls I trade 81,50, takież ordinary 74,20, spents 63.

4. Importowane holenderskie sezonu „Yarmouth": Small matties ordinary (marka HH) 66, matties ordinary (LL) 67, matfulls ordinary (MM) 71, spents (YY) sprzedane.

SZKOCKIE ŚLEDZIE:

1. Importowane angielskiego solenia: Selected matjes 105—110, medium matjes wyczerpane, small matties 75, matfulls 78, fulls 79, spents wysprzedane. Ceny za matjasy (matjes) rozumieją się za 2 półbeczki.

Polskich połowów „Mewy": matties (FF) 70, spents wysprzedane.

ISLANDZKIE ŚLEDZIE:

Oryginalne islandzkie matjasy (matjes): 75 za całą beczkę, 79 za dwie półbeczki.

NORWESKIE ŚLEDZIE:

Tak zwane behandelte islandzkie matjes 65 za całą beczkę.

Jesienne (Sloe) lub wiosenne (Vaar), te ostatnie z połowów marcowych br. 5—600 sztukowe — 52. Norweskie cięte (Schneideheringe) 40/50, 50/60 i 30/40 sztuk na kg: z połowów 1933 za beczkę 65, z września 1934 — 75, z listopada 1934 — 82 zł za beczkę.

Sezon połowów przy wschodnich wybrzeżach Anglji uważać można za zakończony. W roku bieżącym zasolono yarmoutskich śledzi 270 tysięcy beczek wobec 335 tysięcy w roku ubiegłym. Naogół liczyć można na mocną tendencję. Ceny już obecnie są w Anglji wyższe niż na gdyńskim rynku. Zniżka cła stwarza dla angielskich śledzi konjunkturę korzystną na rynku krajowym. Zapasy śledzi yarmoutskich są znaczne w Gdyni, a szczególnie w Gdańsku.

Połowy norweskie i szwedzkie śledzi w ostatnim tygodniu były nieznaczne z powodu niepogody. Surowiec więc importowany dla wędzarń stoi obecnie pod znakiem zwyżki.

— MOTORY DO KUTRÓW WYKONYWAĆ BĘDZIE F-ma LILPOP W WARSZAWIE. Wobec upadłości fabr. Perkun w Warszawie, której produkcja motorów dla potrzeb naszych rybaków morskich odznaczała się wysoką jakością i solidnością, uznaną przez wszystkich odbiorców, powstała sprawa utrzymania ciągłości w tej młodej gałęzi produkcji krajowej. Na ostatniem posiedzeniu Morskiego Instytutu Rybackiego, które się odbyło w Gdyni 20 listopada, rozpatrywano tę sprawę i postanowiono oddać dalsze zamówienia na motory morskie fabryce „Lilpop, Rau. Loewenstein" w Warszawie.

— TRUDNOŚCI PRZY TRANZYCIE ŚLEDZI SOLONYCH PRZEZ GDYNIĘ. W Gdyni zdarzył się wypadek, który w przyszłości mógłby się niejednokrotnie powtórzyć, — że pewien kupiec zamierzał wysłać do Rumunji z gdyńskich składów, zamiast towaru nieoclonego — partję towaru już oclonego. Taka wysyłka napotkała jednakże na nieprzezwyciężone trudności, w postaci sprawy zwrotu cła, w której to sprawie pierwsze słowo, jak wiadomo, ma Urząd Skarbowy, zatrzymujący zwrot cła należnościami skarbowemi, nietylko faktycznemi, ale i spornemi. Skutek był ten, że towar został wysłany z Gdańska, gdzie w magazynach tranzytowych niema tych niedogodności proceduralnych. Również w innym wypadku, gdy pewna firma ma zamiar wysłać partję dwustu beczek do Nowego Yorku, spodziewana jest bardzo długa procedura zwrotu cła, ponieważ beczki już są oclone. Tymczasem pionierski nasz import produktów spożywczych do Stanów Zjednoczonych A. P. zasługuje na jaknajwiększe poparcie i byłoby wielką stratą dla sprawy tego eksportu, gdyby czynnik tak przypadkowy jak przedwczesne oclenie pewnej partji śledzi miał działać jako hamulec wstrzymujący eksport śledzi przez bezcelowe dłuższe uwięzienie gotówki obrotowej.

Sprawy turystyczne

POWODZENIE LINJI TURYSTYCZNEJ KOPENHAGA — GDAŃSK.

W ubiegłym sezonie letnim towarzystwo okrętowe United Steamship Company uruchomiło dla ruchu turystycznego pomiędzy Sopotami a Kopenhagą statek motorowy Vistula. Jak się obecnie wyjaśniło ruch ten miał takie powodzenie, że wspomniane towarzystwo w roku bieżącym w całej pełni zamierza go utrzymać.

ZADAWALAJĄCE WYNIKI NIEMIECKIEGO MORSKIEGO RUCHU TURYSTYCZNEGO.

Pomimo, że kilka turystycznych wycieczek morskich na statkach niemieckich towarzystw okrętowych nie są jeszcze zakończone, już stwierdzić można wielkie powodzenie, osiągnięte w ruchu turystycznym przez te towarzystwa. Hamburg Amerika Linie przewiozła 16.288 pasażerów w trakcie 37 rejsów turystycznych. W roku 1933 w trakcie 35 rejsów przewieziono zaledwie 12.017 pasażerów. Norddeutscher Lloyd w trakcie 23 tur wycieczkowych przewiózł 12.352 pasażerów, co w porównaniu do 4.708 pasażerów, przewiezionych w roku poprzednim stanowi różnicę bardzo poważną. Liczby te nie obejmują wycieczek organizowanych przez organizację hitlerowską „Kraft durch Freude" podczas których wspomniane towarzystwo bremeńskie przewiozło 27.000 wycieczkowiczów. Statki Hamburg-Süd podczas wycieczek, organizowanych przez tą samą organizację, przewiozły 43.000 wycieczkowiczów i blisko 29.000 innych turystów. Jednak opłaty pobierane podczas tych wycieczek były tak niskie, że zaledwie pokrywały wydatki towarzystw okrętowych, natomiast wpływy z innych wycieczek morskich były na tyle poważne, że przyczyniły się do pokrycia w pewnym stopniu deficytu linij regularnych.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Śląsk	11. 12.	15. 12.	19. 12.	22. 12.
Capella	18. 12.	22. 12.	26. 12.	29. 12.
Cieszyn	25. 12.	29. 12.	2. 1. 35	5. 1. 35

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Gdynia — Wasa — (Północna Finlandja)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Annelise — z Gdyni 15/16. 12. s/s Nordland — z Gdyni 25/26. 12.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 16/17. 12. s/s Skjöld — z Gdyni 6/7. 1. 35

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Minos	10. 12.	12. 12.
Niobe	17. 12.	19. 12.
Neptun	24. 12.	27. 12.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 12. 12.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 19. 12.
s/s Charkow — z Gdyni 19. 12.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 13. 12.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Fior d'Arancio — z Gdyni 4. 12.
s/s Fior di Lincone — z Gdyni 19. 12.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 17. 12.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 17/18. 12.
ż/m Erna — z Gdyni 1/2. 1. 35

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 13. 12.

Do Aohus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 12. 12. — z Gdańska 14. 12.
s/s Iwan — z Gdyni 26. 12. — z Gdańska 28. 12.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 13. 12.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Neptun — z Gdańska 8. 12.
s/s Minos — z Gdańska 15. 12.
s/s Niobe — z Gdańska 22. 12.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s	Odjazdy — Sailings Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Albert	11. 12.	13. 12.
Tatti	15. 12.	18. 12.
Kaete	22. 12.	24. 12.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 8. 12.
s/s Tczew — z Gdyni 27. 12.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)

(Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 14. 12. — z Gdańska 13. 12.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów

(West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Jaederen — z Gdyni 18. 12. – z Gdańska 16. 12.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.
Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Cieszyn — z Gdyni 11. 12. — z Gdańska 14. 12.
s/s Chorzów — z Gdyni 18. 12. — z Gdańska 21. 12.
s/s Śląsk — z Gdyni 25. 12. — z Gdańska 28. 12.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek. z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen", odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s	Odjazdy — Sailings Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Orest	6. 12.	8. 12.
Butt	10. 12.	12. 12.
Oscar Fridrich	19. 12.	15. 12.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Cieszyn	11. 12.	14. 12.	19. 12.
Irisen	18. 12.	21. 12.	29. 12.
Śląsk	25. 12.	28. 12.	2. 1. 35

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 10. 12. — z Gdańska 12. 12.
s/s Condor — z Gdyni 20. 12. — z Gdańska 22. 12.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Amazone — z Gdyni 11/12. 12. s/s Rhea — z Gdyni 18/19. 12.
s/s Oberon — z Gdyni 25/27. 12.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 18. 12. — z Gdyni 20. 12.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 11. 12. — z Gdyni 13. 12.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A

(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 11. 12. — z Gdyni 13. 12.
s/s Lublin — z Gdańska 18. 12. — z Gdyni 20. 12.

Do Leith — Grangemouth

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Corsica — z Gdyni 7/8. 12. s/s Helmoud — z Gdyni 14/15. 12.
s/s Helder — z Gdyni 21/22. 12.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 16/17. 12. s/s Skjold — z Gdyni 6/7. 1. 33

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Fenerife, Sta-Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 5. 12. s/s August Schultze — z Gdyni 15. 12.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 5. 12. s/s August Schultze — z Gdyni 15. 12.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Albania — z Gdyni 21. 12.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Charkow — z Gdyni 19/20. 12.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Fior d'Arancio — z Gdyni 4. 12. s/s Fior di Limone — z Gdyni 19. 12.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Smaland — z Gdyni 12. 12. m/s Nordland — z Gdyni 29. 12.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanstates — z Gdyni 5. 12. s/s Minnequa — z Gdyni 13. 12.
s/s Cliffwood — z Gdyni 22. 12.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 7. 1. 33

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Kronpricessan Margareta — z Gdyni 16. 12.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore VIII — z Gdyni ca 7. 12.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Laomedon — z Gdyni 8. 12 s/s City of Bath — z Gdyni 29. 12.

Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Madras Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Delhi — z Gdyni 18. 12. s/s Rinda — z Gdyni 7. 1. 35

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

s/s Adrastus — z Gdyni 14. 12. s/s Euryades — z Gdyni 14. 1. 35

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings and Arrivalę in Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Argosy — 30. 11.		s/s Argosy — 14. 12.
s/s Carplaka — 15. 12.		s/s Carplaka — 29. 12.

Linja Gdynia—Ameryka
(Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko — 8. 11.	s/s Kościuszko — 20. 11.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko — 8. 12.	s/s Kościuszko — 20. 12

Tallinn — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia	Gdańsk	Tallinn	Helsingfors
	Wtorek	Sobota	Środa	Sobota
s/s Śląsk	11. 12.	15. 12.	19. 12.	22. 12.
s/s Capella	18. 11.	22. 12.	26. 12.	29. 12.

Do Kotki zawijają tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
lub substytut	środy i soboty	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Albert	8. 12.	11. 12.	15. 12.
Tatti	12. 12.	15. 12.	18. 12.
Kaete	19. 12.	22. 12.	24. 12.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	5. 12.	8. 12.	11. 12.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Śląsk 9. 12. z Rotterdamu — s/s Chorzów 15. 12.
z Rotterdamu — s/s Cieszyn 22. 12.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Oscar Fridrich	8. 12.	13. 12.	15. 12.
Andromeda	11. 12.	17. 12.	19. 12.
Condor	15. 12.	20. 12.	22. 12.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

s/s Irisen — z Antwerpji 13. 12. s/s Cieszyn — z Antwerpji 19. 12.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — s/s Condor 13. 12. — w Gdyni 20. 12.
z Antwerpji — s/s Butt 20. 12. — w Gdyni 31. 12.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Minos	6. 12.	10. 12.	12. 12.	15. 12.
Niobe	13. 12.	17. 12.	19. 12.	22. 12.
Neptun	20. 12.	24. 12.	27. 12.	29. 12.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia)
s/s Lech	12. 12.	16. 12.	18. 12.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia)
s/s Bałtonia	5. 12.	9. 12.	11. 12.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig	Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia)
s/s Lublin	5. 12.	9. 12.	11. 12.
s/s Lwów	12. 12.	16. 12.	18. 12.

Porty Gulfu — Gdynia
Gulf Ports (U. S. A. Cotton — and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Przyjazd Gdańsk/Gdynia
m/s Tampa		8. 11.	15. 11.	21. 11.	15. 12.
m/s Uddeholm		19. 11.	26. 11.		22. 12.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia	Przyjazd	
	Santos	Gdynia	Gdańsk
s/s Heracles	8. 11.	10. 12.	14. 12.
s/s Equator	20. 11.	23. 12.	25. 12.

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

m/s	Pireus	Istambul	Izmir	Termin wyjścia Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haiffa	Palermo	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia-Gdańsk
Blaland		17. 11.	20. 11.	8. 11.					13. 12.
Vikingland				18. 11.	24. 11.		28. 11.		16. 12.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — wychodzi z Casablanca 20. 11. — oczekiwany w Gdyni 13. 12.

REKLAMA

w BIULETYNIE
INFORMACYJNYM

IZBY PRZEMYSŁOWO-
HANDLOWEJ W GDYNI

NIE ZAWODZI

Listy przewozowe z nadrukiem firmy

wykonują szybko i starannie

ZAKŁADY GRAFICZNE BOLESŁAWA SZCZUKI Wąbrzeźno - Pom.
Mickiewicza 1 Tel. 80

Płaszcze — ubrania oraz wszelkie artykuły męskie

poleca w wielkim wyborze

K. TURZYŃSKI, Gdynia — ul. Świętojańska 9

TELEFON 1593

Kapelusze „Geopperta“ i „Hückla“

ADAM TOMASZEWSKI

NOWOCZESNA ORGANIZACJA
URZĄDZEŃ BIUROWYCH

G D Y N I A

ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA

(W domu gdzie Izba Przemysłowo - Handlowa)

KONTA BANKOWE: KOMUN. KASA OSZCZĘDNOŚCI GDYNIA — — — — P. K. O. POZNAŃ NR. 212.758

TELEFON NR. 1055

Hurtowy i detaliczny skład papieru, materjałów piśmiennych i artykułów biurowych.

Księgowość przebitkowa.

Powiększywszy zakres działania, zaopatrzyłem skład swój w duży wybór towaru.

Dostawy do urzędów i biur po niskich cenach.

Korzystne źródło zakupu dla odsprzedawców.

JÓZEF FETTER SP. AKC.

Nabrzeże Polskie **GDYNIA — PORT** **Telefon Nr. 29-87**

Suszarnia i pakownia owoców oraz import i eksport tow. spożywczych i kolonjalnych

Feliks Guziewicz

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów, Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — Tel. 10-25

TOWARZYSTWO SPEDYCYJNE

J. H. BACHMANN

Sp. z o. p.

Starowiejska 26 **G D Y N I A** Telefony: 16-93, 16-94

Spedycja lądowa i morska Specjalność: Przeładunek bawełny

Pacoszyński Michał

przysięgły rewizor ksiąg handlowych na obwód Izby Przemysł. — Handlowej w Gdyni, — biegły sądowy w sprawach handlowych i sprawach księgowości spółek akcyjnych oraz instytucyj bankowych.

(Accountant — Expert-Comptable — beeid. Bücher-Revisor)

Biuro buchalteryjno-rewizyjne i organizacyjne

w **G D Y N I** — ul. Antoniego Abrahama 9 — Telefon Nr. 1294

Organizacja księgowości w przedsiębiorstwach wszelkiego rodzaju
N a d z ó r nad księgowością
S p o r z ą d z a n i e i a n a l i z a bilansów
P o t w i e r d z a n i e bilansów
O p r a c o w y w a n i e sprawozdań rocznych
R e o r g a n i z a c j a i racjonalizacja księgowości
P r o w a d z e n i e ksiąg w abonamencie

S p r a w y p o d a t k o w e. Księgowość przebitkowa i maszynowa. Prospekty bezpłatnie

TREŚĆ

Płaszcze — ubrania oraz wszelkie artykuły męskie

poleca w wielkim wyborze

K. TURZYŃSKI, Gdynia — ul. Świętojańska 9

TELEFON 1593

Kapelusze „Goepperta“ i „Hückla“

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA 15 grudnia 1934 r. | NR. 34

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

AKTUALJA CELNE W PORCIE GDYŃSKIM

Od chwili wejścia w życie nowego prawa celnego oraz przepisów wykonawczych do niego zachodzą w porcie gdyńskim wypadki plombowania przez Urząd Celny żywności na statkach polskich, przebywających w porcie, co powoduje zamieszanie w obsłudze prowiantowej załogi i pasażerów, przedłuża nieraz czas postoju statków w porcie oraz przysparza polskim przedsiębiorstwom żeglugow. dodatkowe koszty w zakresie aprowiantowania statków.

Władze celne w Gdyni, opierając się na § 162 przepisów wykonawczych do prawa celnego ustanawiają dozór celny nad prowizją statku, stojącego w porcie, plombują na statkach polskich nietylko wyroby spirytusowe i tytoniowe, lecz również cały prowiant. Przyczem zachodziły wypadki, iż nie wydzielano nawet przewidzianych w przepisach ilości produktów potrzebnych dla wyżywienia załogi i pasażerów, znajdujących się na statku.

Motywem tych zarządzeń jest pogląd władz celnych, że statki polskie nie powinny w Polsce korzystać z zapasów żywności, zakupionych zagranicą i w czasie postoju w porcie polskim winny zakupywać żywność w Polsce i że zasada ta ma być wyrażona we wspomnianym § 162 przepisów wykonawczych.

Statek polski może korzystać, w myśl interpretacji Urzędu Celnego, z artykułów zagranicznych dla potrzeb załogi i pasażerów tylko w czasie podróży zagranicznej, do której nie jest zaliczony okres postoju statku w porcie polskim (§ 162) ustęp 2).

Powyższe postępowanie Urzędu Celnego wynika, zdaniem naszem, z mylnej interpretacji przepisów celnych i naraża aprowizację statków polskich na duże szkody choćby dlatego, że plombuje się również prowianty polskie, znajdujące się w zapasie na statku, co do których nie można jednak ad hoc w czasie odprawy celnej przeprowadzić dowodu, iż zostały one zakupione w Polsce.

Mylna interpretacja § 162 polega na tem, iż paragraf ten przewiduje dozór celny nad prowizją tylko jako środek zabezpieczający przed przenoszeniem prowizji ze statku na ląd a nie jako środek, uniemożliwiający korzystanie z prowizji w czasie postoju statku w porcie. Paragraf 162 mówi wyraźnie, iż w razie niemożności ustanowienia zabezpieczającego dozoru celnego „Urząd Celny wydziela prowizję stopniowo, w ilościach nieprzekraczających trzydniowego zapotrzebowania, pozostawiając resztę prowizji pod zamknięciem celnem".

Jak z powyższego wynika, intencją ustawodawcy było umożliwienie statkom używania posiadnych prowiantów w czasie postoju w porcie i dozór celny oraz zamknięcie celne mogą być uważane jedynie za środek zabezpieczający przed przemytem prowizji na ląd.

Ponieważ plombowanie prowizji na statku i stopniowe jej wydzielanie przewidziane jest w § 162 tylko w wypadku *niemożności* ustanowienia zabezpieczającego przed przemytem na ląd dozoru celnego, uważać należy, że postawienie urzędników celnych przy wejściach na statek powinno w zupełności zabezpieczać przed tym przemytem wobec możności zrewidowania każdej osoby, opuszczającej statek. O ile więc przy statku polskim, stojących w porcie polskim, znajduje się urzędnik celny na służbie, zamknięcie celne

prowizji powinno być uważane wogóle za zbyteczne.

Ustęp 2 § 162 nie może być również interpretowany w ten sposób, iż statki polskie nie mogą brać do spożycia w czasie postoju w porcie polskim towarów zagranicznych, znajdujących się na statku.

Ustęp 2 § 162 mówi wprawdzie, iż „ze składów tranzytowych dla zaopatrywania statków mogą otrzymywać prowizję: krajowe statki tylko dla spożycia w czasie zagranicznej podróży". należy jednak uwzględnić, iż praktycznie statek linji regularnej znajduje się zawsze bez przerwy w zagranicznej podróży (np. na linji Antwerpja — Gdynia Tallin — Helsingfors) nawet podczas postoju w porcie polskim, który to postój jest tylko fragmentem podróży, tak pod względem organizacji pracy na statku, jak i pod względem organizacji zaopatrzenia statku. Również statek który rozpoczął ładowanie lub przyjmowanie pasażerów, praktycznie pod względem eksploatacyjnym, znajduje się już w podróży i nie można go wówczas uważać za statek unieruchomiony.

Celem uniknięcia obecnych trudności, należałoby więc przyjąć za zasadę, iż:

1) Statki linij regularnych znajdują się zawsze w podróży i w razie ich postoju w porcie polskim prowizja, znajdująca się na statku, czy to pochodzenia krajowego, czy też zagranicznego, nie może być plombowana.

2) Każdy statek z chwilą rozpoczęcia ładowania lub przyjmowania pasażerów powinien być uważany pod względem celnym za statek, znajdujący się w podróży i z chwilą tą prowiant na statku również i zagranicznego pochodzenia powinien być zwolniony od ewentualnego zamknięcia celnego. Kapitan statku podczas odprawy celnej przy wejściu statku do portu, winien zgłosić władzom celnym termin rozpoczęcia ładowania lub przyjmowania pasażerów.

Pozatem władze celne, odbierają członkom załogi statków zagranicznych, schodzącym ze statku na ląd, wszelkie nawet minimalne ilości posiadanych przez nich papierosów zagranicznych, opierając się w tym wypadku na zasadzie, iż członkowie załóg nie mogą mieć przy sobie, w myśl prawa celnego, przedmiotów monopolów państwowych, które mogą być zwolnione od oclenia tylko w odniesieniu do podróżnych (art. 22 prawa celnego, ustęp II-gi, punkt 6):

Odbieranie członkom załóg statków zagranicznych posiadanych przy zejściu na ląd papierosów, często w minimalnej ilości, wywołuje ich oburzenie, gdyż w innych portach tego rodzaju ograniczenia nie są stosowane i marynarze państw obcych mogą posiadać swoje własne papierosy, potrzebne im w czasie postoju statku w obcym porcie. W analogicznych wypadkach zagranicą wymagane jest tylko *zgłoszenie przy odprawie celnej na wejściu, ilości posiadanych dla własnego użytku papierosów przez każdego członka załogi.* Ilość tę może władza celna zakwestjonować i kazać ją zmniejszyć, czyli oddać pewną część pod zamknięcie celne, ale nigdzie w żadnym porcie nie odbiera się papierosów przeznaczonych do osobistego użytku członka załogi obcego statku.

Indentyczna zasada winna być również stosowana w portach polskich.

*

Ze strony władz celnych w Gdyni czynione są trudności przy odsalaniu i wyważaniu przywożonych z zagranicy do Polski skór mokro-solonych.

W związku z tem wyjaśnić należy samo istotę transakcji z tym produktem i wskazać na konsekwencje, jakie utrudnienia te za sobą pociągają.

Załadowcy zamorscy sprzedają skóry mokro-solone cif porty przeznaczenia według wagi ustalonej po odsoleniu skór w porcie przeznaczenia lub też według wagi załadowczej z pewnym procentowym opustem, (D. ZW. „Franchise") 5%, 10% i 16% w zależności od pochodzenia i gatunku skór oraz portu przeznaczenia.

Przy ładowaniu skór w krajach zamorskich w stanie luźnym, skóry te są na statku układane w sztaple, przyczem każda skóra jest rozciągnięta wzdłuż i wszerz i posypana znaczną ilością soli.

Obsypanie skór solą ma na celu utrzymanie ich podczas transportu, który czasem trwa parę miesięcy, w dobrym stanie aż do miejsca przeznaczenia. Ten sam sposób konserwacji stosuje się także przy skórach, ładowanych w wiązkach.

Iloć soli waha się od 10 do 15% ogólnej wagi skór mokro-solonych.

Przy kontraktach, przewidujących obliczanie należności na podstawie wagi wyważonej, odsolonej, w porcie przeznaczenia, towar luźny lub w wiązkach zostaje zwolniony z soli przez wytrząśnięcie jej z każdej skóry oddzielnie, poczem ustalona zostaje waga netto towaru, tkórą przyjmuje się do obliczenia.

Przy kontraktach sprzedaży skór według wagi załadowczej z pewnym procentem opustu („Franchise"), skóry mają być w porcie przeznaczenia również odsolone i wyważone na netto, gdyż załadowcy odpowiadają według tych kontraktów za ustalony brak wagi, przekraczający umówiony opust.

Odsalanie, wyważanie i sortowanie skór odbywa się, o ile wiadomo, we wszystkich portach europejskich, i to nawet w magazynach dla towarów mieszanych.

Ponieważ w Gdyni nie zezwala się na wykonywanie powyższych czynności, załadowcy żądają bardzo często ustalenia wagi netto towaru w innych portach europej-

skich (przeładunkowych). Odbiorcy krajowi nie sprzeciwiają się temu żądaniu, gdyż odsolenie i wyważenie skór leży również i w ich interesie.

Niemożność wykonywania odnośnych czynności w porcie gdyńskim powoduje bardzo często omijanie bezpośredniej komunikacji morskiej do Gdyni oraz większy odpływ dewiz zagranicę.

Wobec tego w interesie rozwoju portu gdyńskiego, leży aby władze celne usunęły istniejące trudności przez wydanie zezwolenia na odsalanie, wyważanie i sortowanie skór w naszym porcie. Wpłynie to dodatnio na nasz bilans płatniczy oraz przyczyni się do zmniejszenia bezroboia w Gdyni.

Dla utrzymania jednak porządku w porcie, należałoby dla powyższych czynności wyznaczyć specjalne miejsca lub magazyny.

OBCHÓD XV-lecia ZW. TOW. KUPIECKICH NA POMORZU

W dniu 8 grudnia r. b. obchodził Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu w Grudziądzu jubileusz 15-lecia swego istnienia. Uroczystości wstępne rozpoczęły się już 7 grudnia br. Mszą św. żałobną za duszę śp. zmarłych członków Związku w kościele Farnym, poczem specjalna delegacja Zarządu Głównego i Zarządu Towarzystwa Kupców Samodzielnych w Grudziądzu udała się na cmentarz, by złożyć hołd grobom zasłużonych działaczy — obywateli ś. p. Janowi Marchlewskiemu i Janowi Zawackiemu.

W sobotę, dnia 8 grudnia r. b. w kościele Najśw. Marji Panny przebudowanym z gmachu dawnego „Bazaru", w którym to budynku został przed laty 15-tu założony Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, odprawiona została uroczysta Msza św. przez specjalnego delegata Jego Ekscelencji Ks. Biskupa Okoniewskiego Ks. Prof. Bieszka. W nabożeństwie wzięli udział przybyli na uroczystości jubileuszowe p. Wiceminister Doleżal oraz liczni przedstawiciele władz państwowych, samorządowych i komunalnych, oraz liczni przybyli delegaci. Po nabożeństwie Towarzystwo Kupców Samodzielnych podejmowało gości śniadaniem, wydanem w historycznej sali Magistratu. Po śniadaniu odbyła się w sali posiedzeń Rady Miejskiej — uroczysta akademja.

Na wstępie powital gości delegatów, jako gospodarz Prezes Towarzystwa Kupców Samodzielnych w Grudziądzu p. Witkowski poczem Prezes Związku Tadeusz Marchlewski powitał gości i wygłosił przemówienie streszczające historyczne chwile powstania — Związku i program pracy na przyszłość.

W imieniu Rządu przemówił p. Wiceminister D o l e ż a l, podkreślając doniosłe znaczenie handlu w życiu gospodarczem Państwa. Z kolei przemawiali w imieniu p. Ministra Skarbu p. Dyrektor K o s s j o r oraz w imieniu p. Wojewody Pomorskiego p. Nacz. C e l i c h o w s k i. Z ramienia miasta przemówił p. Prezydent W ł o d e k. W dalszym ciągu referaty wygłosili p. Radca K o r z e n i e w s k i i Dyrektor Związku poznańskiego p. S i k o r s k i.

Po zakończeniu akademji rozpoczęły się obrady delegatów.

Po sprawozdaniu Zarządu, Komisji Rewizyjnej i jednogłośnem uchwaleniu absolutorjum — przystąpiono do poprawek statutu, który przyjęto również jednogłośnie oraz rozpatrzono nadesłane wnioski i rezolucje, które w brzmieniu Komisji Wnioskowej przyjęto.

Z kolei dokonano wyborów uzupełniających do Zarządu Głównego, w skład którego weszli:

pp.: Maćkowiak Wacław, Toruń: Tymieniecki Jerzy, Toruń: Januszkiewicz Edmund, Toruń: Piątkowski Karol, Grudziądz: Witkowski Paweł, Grudziądz: Kreft Bernard, Grudziądz: Chmurzyński Józef, Chełmno: Sierszeński Józef, Lubawa: Gumiński Feliks Starogard: Maćkowski Stanisław, Tuchola:

Następny referat p. t. „Dostosowanie form organizacyjnych Związku do wymogów nowej ustawy o prawie przemysłowem" — wygłosił Dyrektor Związku p. Radojewski.

Po uchwaleniu licznych rezolucyj — odbyły się wybory na radców Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni ze zrzeszeń — którym przewodniczył p. Naczelnik Celichowski, jako Komisarz Wyborczy.

Radcami Izby zostali wybrani pp.:

Melerski Alojzy, Toruń
Turzyński Kazimierz, Gdynia
Korzeniewski Adam, Grudziądz
Witkowski Paweł, Grudziądz
Stamm Roman, Chojnice
Mazur Józef Grudziądz.

Organizacja zjazdu, była pierwszorzędna również udział delegatów był niemal kompletny, gdyż zjechało się 93 proc. wszystkich uprawnionych delegatów. Na 30 miast brakło tylko 3-ch miast: Lidzbarka, Chełmży i Gniewu.

Przyznać należy, że wybór Grudziądza, jako miejsca zjazdu był bardzo trafny, bowiem z tego miasta wyszedł ruch organizacyjny kupiecki i jest on dotąd siedzibą Centrali Związku.

WYBORY DO IZBY.

W dniu 8 b. m. odbyły się ostatnie wybory radców do Izby z ramienia zrzeszeń przemysłowych i handlowych. Podczas zebrania w dniu 11 b. m. Głównej Komisji wyborczej ustalony został wybór następujących radców:

Do sekcji przemysłowej p. p:

1. inż. Handzelewicz Józef — Grudziądz, przez Związek Cegielń w obwodzie dolnej Wisły; 2. Rychter Leopold — Toruń, przez Zjednoczenie Młynów Handlowych Poznańskich i Pomorskich: 3. Kubica Marjan — Osie, pow. Świecie, przez Związek Właścicieli Tartaków na Pomorzu; 4. Baier Edmund Koronowo, pow. Bydgoszcz, przez Związek Właścicieli Tartaków i Kupców Drzewnych w Bydgoszczy: 5. inż. Gayczak Tadeusz — Bydgoszcz, przez Polski Związek Przemysłowców Metalowych: 6. Kislański Tadeusz — Toruń, przez Związek Przemysłu Chemicznego R. P.; 7. Makowiecki Antoni — Chełmża, i 8. Ślaski Jan — Trzebcz Szlach., pow. Chełmno, przez Związek Zach. — Polskiego Przemysłu Cukrowniczego w Poznaniu; 9. Jaugsch Stanisław — Toruń, przez Polski Związek Eksporterów Bekonu i Artykułów Zwierzęcych; 10. inż. Podraszko Jan — Gdynia, przez Związek Polskich Olejarni; 11. Czerwiński Kazimierz — Starogard, przez Związek Przemysłu Konfekcyjnego w Polsce; 12. inż. Ciszewski Stefan — Bydgoszcz, przez Polski Związek Przedsiębiorstw Elektrotechnicznych.

Do sekcji handlowej p. p:

1. Mazur Józef — Grudziądz; 2. Korzeniewski Adam — Grudziądz: 3. Melerski Alojzy — Toruń: 4. Stamm Roman — Chojnice: 5. Turzyński Kazimierz — Gdynia i 6. Witkowski Paweł — Grudziądz przez Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu: 7. Junk Włodzimierz — Bydgoszcz, i 8 Kiedrowski Bolesław — Bydgoszcz. przez Towarzystwo Kupców w Bydgoszczy; 9. Sierszeński Józef — Lubawa, przez Związek Spółdzielni Zarobkowych i Gospodarczych: 10. Hildt Jerzy — Gdynia, przez Związek Banków w Polsce: 11. Klimaszewski Lucjan Więcbork, przez Związek Kupców Trzody i Bydła w Polsce, tow. zar. w Gdyni: 12. Penkalla Leon — Toruń, przez Związek Towarzystw Restauratorów, Właścicieli Hoteli i Kawiarń na Pomorzu.

Do sekcji żeglugowo-portowej p. p:

1. Leszczyński Aleksander — Gdynia, przez Związek Armatorów Polskich: 2. Cienciała Andrzej — Gdynia, i 3. Jasiński Witold — Gdynia, przez Polski Związek Maklerów Okrętowych w Gdyni: 4. Marszal Franciszek — Gdynia, i 5. Mucha Kazimierz Gdynia, przez Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych: 6. Laurecki Mirosław — Gdynia, przez Związek Przedstawicieli Koncernów Węglowych w Gdyni.

O dokonaniu wyborów Główna Komisja Wyborcza podała do publicznej wiadomości przez ogłoszenie w pismach.

Przeciw ważności wyborów, dokonanych w zrzeszeniu, każdy z członków tego zrzeszenia może wnieść zarzuty do Pana Ministra Przemysłu i Handlu za pośrednictwem Głównej Komisji Wyborczej w ciągu dni 7 od dnia ogłoszenia wyniku wyborów.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W PAŹDZIERNIKU B. R.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły w ciągu października ogółem 88.046.5 ton różnych towarów, co w porównaniu do września br. stanowi wzrost przewozów o 1.012.5 ton. Z ogólnej ilości przewozów na przywóz przypadło 15.427 ton. co w porównaniu do września stanowi spadek o 5.835 ton, na wywóz 59.936,5 ton. o 640 ton więcej niż we wrześniu i przewóz między obcemi portami 12.683 ton, co stanowi wzrost o 6.207 ton więcej niż w miesiącu poprzednim.

Statki Żeglugi Polskiej przewiozły ogółem 43.290 ton (mniej niż we wrześniu o 854 tony). z czego na linje regularne przypadło 16.726 ton i na trampy 26.564 tony. Przy porównaniu tych liczb z liczbami z września br. widzimy, iż przewozy na linjach regularnych spadły o 892 ton, zaś przewozy trampów wzrosły o 38 ton. Z powyższych ilości towarów na przywóz przypadło 12.538 ton (o 6.284 mniej niż we wrześniu), na wywóz 23.900 ton (o 3.027 ton więcej niż w miesiącu poprzednim) i na przewóz między obcemi i tranzyt 6.852 tony (o 403 tony więcej niż we wrześniu).

Przewozy na poszczególnych linjach kształtowały się w sposób następujący: Na linji Rotterdamskiej przewieziono 8.799 ton, co stanowi o 290 ton więcej niż we wrześniu: z te-

go przypadło na przywóz 2.260 ton (mniej o 3.360 ton niż we wrześniu) na wywóz 6.134 t (o 3.664 więcej niż we wrześniu) i na przewóz między obcemi portami 403 ton (o 14 ton mniej niż we wrześniu). Na linji Antwerpijskiej przewieziono 4.078 ton (mniej niż we wrześniu o 1.213 ton) z czego na przywóz przypadło 2.291 ton (o 959 ton więcej niż we wrześniu). na wywóz 1.414 ton (mniej niż we wrześniu o 2.347 ton) i na przewóz między obcemi portami 373 tony (o 175 t więcej niż w miesiącach poprzednim). Przewozy na linji fińskiej wyniosły 2.650 ton (mniej niż we wrześniu o 52 t), z czego na przywóz przypadło 1.148 t (o 911 t więcej niż w miesiącu poprzednim). na wywóz 728 ton (mniej niż we wrześniu o 1.120 ton) i na przewóz między obcemi portami 774 ton (o 137 ton więcej niż we wrześniu).

Na linji Gdynia—Hamburg przewozy wzrosły z 1.116 ton we wrześniu na 1199 ton w październiku. czyli o 83 tony. Z ilości tych przewozów przypadło na przywóz 967 ton (o 177 ton więcej niż we wrześniu), na wywóz 232 tony (we wrześniu 326 ton). Przewozy trampów Żeglugi Polskiej wzrosły nieznacznie — o 38 ton, z 26.378 ton we wrześniu do 26.564 ton w październiku, z czego na przywóz przypadło 3.872 ton (ruda) — we wrześniu 10.834 ton, na wywóz 13.392 ton — (węgiel — 12.989 ton, drzewo — 2.403 ton) — we wrześniu 10.468 ton i na przewóz między obcemi portami 5.300 ton (ruda).

Statki linji Gdynia—Ameryka odbyły w październiku 2 podróże z Ameryki i 1 podróż do Ameryki, przywożąc 503 ton towarów (we wrześniu 211 ton), wywożąc 299 ton (we wrześniu 1.160 ton) i przewożąc między obcemi portami 54 tony (we wrześniu 27 ton).

Statki Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego przewiozły pomiędzy Gdynią i Gdańskiem z jednej strony a Londynem i Hullem z drugiej 7.375 ton towarów. utrzymując ilości przewozów prawie na tym samym poziomie (o 35 ton mniej), doszedł jednak do tego wywóz 13 koni. Z ogólnej ilości miesięcznych towarów na przywóz przypadło 2.386 ton — o 139 ton więcej niż we wrześniu. z czego do Gdyni 1.404 ton (we wrześniu 1.277 ton) i do Gdańska 982 ton (we wrześniu 952 t). wywóz wyniósł 4.989 ton (we wrześniu 5.181 ton), z czego z Gdyni 2.942 tony i 13 koni (we wrześniu 3.210 t) i z Gdańska 2.047 ton (we wrześniu 1.971 ton). Z poszczególnych artykułów wywozu z Gdyni bekony wykazały nieznaczny wzrost z 1.311 ton we wrześniu do 1323 ton w październiku. wywóz jaj natomiast uległ spadkowi z 983 ton we wrześniu do 634 t w październiku. masła nie wywożono zupełnie, natomiast wywieziono 154 t ryżu i 118 ton drobiu i dziczyzny. Wywóz z Gdańska tak jak i w miesiącu poprzednim w ⅔ stanowiło drzewo — 1.393 tony, drugim z kolei ładunkiem była parafina — 320 ton. Ilość drobnicy przywiezionej do Gdyni i Gdańska wyniosła 2.386 ton, z czego na Gdynię przypadło 1.404 ton (z Londynu 718 ton, z Hull — 686 t) i na Gdańsk 982 tony (z Londynu 292 tony. z Hull — 690 ton).

4 statki Towarzystwa Polskarob odbyły w październiku 13 podróży (we wrześniu 12), wywożąc z Gdyni 30.738 ton węgla i przewożąc między obcemi portami 3.781 ton węgla. Przewozy statków Polskarob wzrosły w porównaniu do miesiąca poprzedniego o 2.437 ton. Z powyższej ilości wywieziono węgla do Szwecji 16.231,5 ton (we wrześniu 19.031,5 t), do Norwegji — 6.310 ton (we wrześniu 3.178 ton), do Belgji — 8.217 ton (we wrześniu — 2.850 ton), do Danji — 3.781 ton (we wrześniu 3.037,5 ton), pomiędzy portami Methil a Kopenhagą w 2 podróżach przewieziono 3.781 t węgla. Statki Polskarob w miesiącu sprawozdawczym zawinęły do następujących portów: Gefle, Oxelösund, Stockholm, Göteborg (2 razy), Ostendy (2 razy), Norrköping, Antwerpji, Kopenhagi (2 razy). Slemmestad. Bergen i Methil (2 razy).

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU W LISTOPADZIE BR.

W miesiącu sprawozdawczym przepracowano godzin 9.504 min. 10 z zużyciem prądu 84.184 KWh i przeładowano 209.488 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie dźwigów bramowych, mostowych i półportalowych wyraża się liczbą 97.00%, w tymże miesiącu sprawozdawczym w roku 1933 wykorzystanie dźwigów wyraża się liczbą 109,5% czyli w miesiącu sprawozdawczym spadło o 14%.

USPRAWNIENIE BEZPOŚREDNIEJ KOMUNIKACJI GDYNIA — INDJE BRYTYJSKIE.

Regularna komunikacja okrętowa, jaka przed niedawnym czasem została zaprowadzoną pomiędzy Gdynią a Indjami Brytyjskiemi. dozna z początkiem Nowego Roku znacznego usprawnienia, w tym sensie, że statki w przyszłości będą ładowały najpierw w portach skandynawskich, a następnie dopiero w Gdyni, gdy dotychczas istniała rotacja odwrotna.

W nowym rozkładzie jazdy czas podróży z Gdyni do portów Indji Brytyjskich został skrócony o blisko 2 tygodnie.

Na skutek tej tak ważnej zmiany w rozkładzie jazdy m. s. „Delhi" będzie ładował w Gdyni około 2 stycznia 1935 r., a nie jak poprzednio przewidywano w dniu 18. 12 br.

Od powyższego terminu począwszy następne statki będą odchodziły w odstępach 3-tygodniowych z przeznaczeniem do: Port Said, Suez, Karachi, Bombay, Madras, Kalkutta, Rangoon.

Przy dostatecznej ilości zgłoszonego ładunku statki zawijać będą również do następ-

pujących portów: Bedi Bunder, Navalakhi. Verawal, Torebunder, Dwarka, Mangrole, Bhavnagan, Port Okha, Mangalore i Marmagoa.

AWANSE W POLSKIEJ MARYNARCE HANDLOWEJ.

Dnia 10. 12. br. pod przewodnictwem dyrektora Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowskiego odbyło się w gmachu Urzędu Morskiego posiedzenie Komisji Kwalifikacyjnej dla orzekania o awansach w polskiej marynarce handlowej. Komisja po rozpatrzeniu podań przyznała dyplomy następującym kandydatom:

pp. Jacynicz Mieczysław, dyplom kpt. żeglugi wielkiej,
Grabowski Władysław, dyplom kpt. żeglugi małej,
Król Mieczysław, dyplom kpt. żeglugi małej,
Mikosza Hilary, dyplom kpt. żeglugi małej,
Szudziński Franciszek, dyplom ktp. żeglugi małej,
Leszczyński Michał, dyplom porucz. żeglugi wielkiej,
Rembowski Kazimierz, dyplom porucz. żeglugi wielkiej,
Abramowski Bronisław, dyplom porucz. żeglugi małej,
Gorazdowski Stefan, dyplom porucz. żeglugi małej,
Kowalewski Zbigniew, dyplom porucz. żeglugi małej,
Mrozowicki Jan, dyplom porucz. żeglugi małej,
Starzyński Jan, dyplom porucz. żeglugi małej,
Górecki Edmund, dyplom szypra II-giej klasy,
Gajdowski Edward, dyplom szypra II-ej klasy,
Mazurkiewicz Dionizy, dyplom szypra II-ej klasy,
Storożek Włodzimierz, dyplom szypra II-ej klasy,
Kupis Szymon, dyplom mechan. I-ej klasy,
Pcukowski Michał, dyplom mechan. I-ej klasy,
Pastrzycki Bronisław, dyplom. mechan. II-ej klasy,
Słowikowski Wiktor, dyplom mechan. III-ej klasy,
Wollman Rudolf, dyplom mechan. III-ej klasy,
Klim Konrad, dyplom maszyn. II-ej kl.

Pozatem komisja dopuściła do egzaminu w charakterze eksternisty w Państw. Szkole Morskiej Ossowskiego Jerzego, zaś Mosek Alfreda i Pałkę Jana dla uzyskania dyplomów na maszynistów II kl.

ZARZĄDZENIE MINISTERSTWA SKARBU I ODDZIAŁÓW WYŁADUNKOWYCH DOTYCZĄCE SKŁADÓW CELNYCH W GDYNI.

W związku z konferencją, odbytą dn. 8 listopada br. w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, w części dotyczącej publicznych składów celnych i oddziałów wyładunkowych, Ministerstwo Skarbu zarządziło co następuje:

1) W pomieszczeniu publicznego składu celnego może Urząd Celny zezwolić na wydzielenie pewnej części składu na oddział wyładunkowy (magazyn celny) przewidziany w § 165 ust. 4 przepisów wykonawczych do prawa celnego.

Sposób oddzielenia oddziału wyładunkowego od pozostałej części hali składowej pozostawia się decyzji Urzędu Celnego.

2) Większe partje towaru zgłoszone do czasowego przechowania w oddziale wyładunkowym może Urząd Celny zezwalać wyładowywać zamiast do oddziału wyładunkowego, bezpośrednio do pomieszczenia składu celnego, pod warunkiem zachowania przez przedsiębiorstwo składowe postanowień § 165 ust. 5 przepisów wykonawczych do prawa celnego. Towary takie, aż do czasu zgłoszenia ich na skład lub do innej odprawy, powinny być oznaczone w sposób odróżniający je od towarów zgłoszonych.

3) Na towary zgłoszone do oddziału wyładunkowego lub na czas przejściowy do składu celnego w myśl p. 2, należy prowadzić osobną podręczną księgę ewidencyjną, lub utrzymywać je w ewidencji na podstawie wyciągów z manifestów, dostarczonych przez stronę.

4) Na utworzenie przy publicznym składzie celnym oddziału wyładunkowego nie wymaga się osobnej koncesji gdyż przepisy celne tego rodzaju koncesji nie przewidują.
W wykonaniu tego zarządzenia Ministerstwa Skarbu Urząd Celny w Gdyni zarządził co następuje:

ad punkt 1.

Przedsiębiorca składowy winien uzgodnić z Urzędem Celnym, jaka część publicznego składu celnego zostanie wydzielona na oddział wyładunkowy (magazyn celny). Dla ścisłego określenia miejsca poszczególnych części składu pożądane jest, by Przedsiębiorstwa Składowe wprowadziły ich oznaczanie. Sposobem najbardziej wskazanym wydaje się podzielenie ścian wzdłuż i wpoprzek składu na pewną ilość równych części i oznaczenie jednych liczbami, drugich literami. Połączenie liczby z literą będzie ściśle określało miejsce na składzie.

Magazyn celny winien być oddzielony od składu celnego ścianką ruchomą. Urząd ustala, że ścianka winna składać się z prze-

stawnych sztywnych płotków, wysokości conajmniej 1 m. 70, szerokości dowolnej — według uznania przedsiębiorstwa. Budowa płotków winna być lekka, jednak solidnie wykonana, złożona z ramy metalowej lub drewnianej, wewnątrz wypełnionej siatką metalową. Poszczególne płotki i ściany składu muszą być zaopatrzone w urządzenia, zezwalające na łączenie płotków między sobą oraz ścian z przylegającemi do nich płotkami. Łączenie za pomocą plomb będzie uzależnione każdorazowo od uznania Urzędu.

Wydzielenie części składu przeznaczonego na magazyn celny, umieszczenie tam wszystkich towarów przeznaczonych do magazynu za wyjątkiem przewidzianych punktem 2) wreszcie oddzielenie magazynu od składu ruchomą ścianką, musi być przeprowadzone najpóźniej do dnia 15-go stycznia 1936 roku.

ad punkt 2)

Towary składane w magazynach celnych będą oznaczane białemi kartkami, które obowiązywały dla towarów przechowywanych w dotychczasowych składach tranzytowych. Towary przechowywane w publicznych składach celnych będą oznaczane białą kartką z czerwonym pasem na ukos o wymiarze 22×18 cm. z nadrukiem „publiczny skład celny", reszta jak na białych kartkach. Kartki do oznaczenia towaru winny dostarczyć przedsiębiorstwa składowe, dlatego byłoby najlepszem sporządzenie przez te przedsiębiorstwa wspólnego nakładu dla uzyskania tak potanienia kosztów, jak też jednolitości we wszystkich składach.

RUCH STATKÓW W ANTWERPJI W LISTOPADZIE B. R.

W ciągu listopada br. do portu Antwerpji zawinęło 866 statków o ogólnej pojemności 1.638.179 t. r. n., przeciętny tonaż jednego statku wynosił więc 1.892 tony. W tym samym miesiącu roku 1933 zawinęło do portu 858 statków o łącznej pojemności 1.782.218 t. r. n.

Podział statków według bander był następujący: angielska — 251, niemiecka — 178, holenderska — 116, szwedzka — 56, norweska — 51, francuska — 46, belgijska i duńska po 44, fińska — 16, amerykańska — 11, grecka — 9, włoska i portugalska po 6, japońska — 5, hiszpańska, estońska, rosyjska — po 4, brazylijska, łotewska, polska, tuniska i jugosłowiańska — po 2, austrjacka, gdańska, egipska, islandzka i litewska — po 1.

RUCH STATKÓW W ROTTERDAMIE W PAŹDZIERNIKU BR.

W ciągu października do portu w Rotterdamie i przylegających doń portów pomocniczych zawinęło 1.160 statków (w październiku 1933 r. — 1.121) o łącznej pojemności 1.937.460 t. r. n. (w październiku 1933 r. — 1.699.933). W okresie styczeń — październik 1934 r. zawinęło do tychże portów 11.067 statków o łącznej pojemności 17.607.063 t. r. n. W tym samym okresie roku ubiegłego zawinęło 10.181 statków o łącznej pojemności — 15.746.689 t. r. n.

TONAŻ UNIERUCHOMIONY W NIEMCZECH.

W Niemczech na 1 listopada br. pozostawało jeszcze 8,3 proc. całkowitego tonażu w stanie unieruchomionym. Było to 39 statków o ogólnej pojemności 283,700 br. t. r., co wskazuje na dużą przeciętną wielkość unieruchomionego statku.

Na poszczególne porty tonaż unieruchomiony przypada jak następuje: (w tysiącach ton) Hamburg—Altona 163, BremenBremerhaven 100, Kiel 10, Szczecin 5, wszystkie inne porty — 5.

Tonaż unieruchomiony lekko wzrósł względem 1 października, kiedy wynosił on 242,122 br. t. r. Liczba statków unieruchomionych jednakże zmalała, gdyż było ich 1. X. — 48. Prawie cały wzrost unieruchomienia przypada na Bremen - Bremerhaven, gdzie „przywiązano" na zimę parę większych jednostek.

WZMOCNIENIE NIEMIECKIEJ LINJI DALEKIEGO WSCHODU.

Hamburg-Amerika Linie i Nord Deutscher Lloyd rozszerzają i udoskonalają znacznie swą linję Dalekiego Wschodu: plan ten rozciąga się na dwa lata. Przedewszystkiem w lutym przyszłego roku używany dotąd na westindzkiej linji Hapagu nowy motorowiec

„Cordillera" przejdzie na linję Dalekiego Wschodu. Prócz tego wejdzie na linję nowy dwuśrubowy parowiec „Potsdam", budujący się obecnie u Blohma i Vossa w Hamburgu. Statek ten uruchomiony będzie ku jesieni i będzie szybkością swą znacznie przewyższać „Cordillerę": przewiduje się, że dystans Genua-Singapore będzie on pokonywać w 15 dniach. Szybkobieżnemi linjowcami pasażersko towarowemi Nord Deutscher Lloydu na tej linji będą „Scharnhorst" i „Gneisenau", z których pierwszy już został w tych dniach spuszczony na wodę: statki te będą uruchomione w końcu roku 1935.

STAN WŁOSKIEGO BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO A NOWE STATKI DLA LINIJ WŁOSKICH.

Po okresie względnego ożywienia budownictwo okrętowe Italji przechodzi obecnie okres martwy. Budują się wyłącznie statki wojenne między innemi dwa pancerniki po 35.000 ton, z handlowych natomiast statków — tylko dwie większe jednostki, — motorowce polskie „Batory" i „Piłsudski". To też zrozumiałe jest, że rząd faszystowski nietylko z uwagi na potrzeby rozbudowy istniejących linij, lecz również celem zatrudnienia stoczni okrętowych wypracował plan budownictwa okrętów na najbliższą przyszłość. Mają być zbudowane: 1) szereg motorowców po 3.500 ton i szybkości 17 węzłów dla linij europejskich, przeważnie dla komunikacji z ujściem Dunaju i portami Czarnego Morza: 2) kilku motorowców po 10.000 ton, o szybkości 20 węzłów, i 3) dwóch turbinowych linjowców pasażerskich o pojemności 18.000 ton i szybkości drogowej 25 węzłów.

Druga klasa motorowców jest podobno przeznaczona dla komunikacji z Palestyną i Bliskim Wschodem. Nowe statki zastąpią dotychczasowe, które mają niewystarczającą szybkość i zbyt małe ładownie. Osobliwością tych statków będzie zastosowanie aż pięciu klas pasażerów, gdyż w kierunku Palestyny, w przeciwieństwie do linij transatlantyckiej zaznacza się nie zmniejszające się lecz zwiększające się zróżniczkowanie klas (prócz zwykłych pasażerów „klasowych" pielgrzymi, emigranci żydowscy, muzułmanie, z ich specjalnemi potrzebami).

Wręcz rewelacyjnie przedstawia się wiadomość o italskim projekcie zastosowania 2-ch turbinowców o 25-węzłowej szybkości na linji Genua — Daleki Wschód. Niemcy również szykują nowe statki dla swej linji Dalekiego Wschodu, wysoka szybkość jednakże projektowanych italskich statków ich linji Dalekiego Wschodu, już obsadzonej szybkiemi statkami, ostatecznie podkreśla nowy kierunek wyścigu o szybkość. Linja Europa—Ameryka Południowa straciła na znaczeniu w porównaniu z linją Dalekiego Wschodu, na której przewiduje się stały i znaczny wzrost przewozów pasażerów i towarów. Oczywiście, w rywalizacji czołowych przedsiębiorstw żeglugi na tej linji posiadanie najbardziej szybkich, nowoczesnych i luksusowo urządzonych statków pasażerskich grać zaczyna taką samą rolę jak w słynnym wyścigu o niebieską wstęgę oceanu, pod której znakiem rozwijała się w ostatnich dziesięcioleciach, komunikacja pomiędzy Europą a Ameryką Północną.

PORTY PALESTYNY OTRZYMUJĄ CORAZ WIĘCEJ POŁĄCZEŃ LINJOWYCH.

W ostatnim czasie porty Palestyny, zwłaszcza Haifa, otrzymały cały szereg nowych linjowych połączeń okrętowych, między innemi z różnych portów Śródziemnego morza, z Holandji (Holland OOst Azien Lijnen), z Dunkerki (General Steam Navigation Co). Ciekawą jest nowa regularna komunikacja małym motorowcem „Atid" wychodzącym z Budapesztu Dunajem do Palestyny i zawijającym po drodze do portów rumuńskich, tureckich i greckich.

WIELKIE ROBOTY PORTOWE W ALEKSANDRJI.

Minister komunikacji Egiptu wniósł do rady minstrów o otwarcie mu kredytu od 20 do 30.000 funtów egipskich na rozbudowę i nowe inwestycje w porcie Aleksandrji. Całkowity koszt robót wynieść ma 3.500.000 funtów egipskich rozłożonych na lat 12. Przewiduje się między innemi: budowa basenu dla handlu tranzytowego produktami naftowemi i nitratami, budowa składów dla węgla, drzewa i zapałek, oraz budowa nowej linji kolejowej z Aleksandrji do Kairo.

PIERWSZA WYSTAWA MORSKA W STANACH ZJEDNOCZONYCH.

W połowie listopada otwarto w Nowym Yorku w gmachu Marine Building pierwszą wystawę morską, która będzie powtarzać się odtąd rok rocznie. Cztery skrzydła wielkiego gmachu zajęły eksponaty towarzystw żeglugowych, kolei, przedsiębiorstw holowniczych, przedsiębiorstw przewozowych i oświetlenia, towarzystw naftowych, stoczni, warsztatów naprawy okrętów, budowy maszyn, wytwórców nautycznych instrumentów, oraz dostawców okrętowych.

W SPRAWIE SKŁADANIA WNIOSKÓW O PRZYWÓZ.

Izba Przemysłowo - Handlowa przypomina o konieczności ścisłego przestrzegania zasady składania podań o przywóz towarów reglamentowanych na każdą pozycję taryfy celnej oddzielnie i o ile możności oddzielnie na każdy punkt danej pozycji. W wypadkach, gdy towar clony jest nie według wagi, lecz sztuki towaru, należy podać we wniosku o przywóz oprócz wagi także ilość sprowadzić się mających przedmiotów w sztukach, ewentualnie parach.

Pozatem we wnioskach o przywóz należy wskazywać dokładną nazwę towaru zgodnie z brzmieniem nomenklatury taryfy celnej, oraz dokładną pozycję tej taryfy. Ponieważ brak tych danych utrudnia Izbie kompletowanie wniosków, wnioski nadesłane bez odnośnych danych *będą zwracane do uzupełnienia.*

Również będą zwracane wszystkie wnioski, w których wartość towaru nie będzie zgodna z rzeczywistą wartością.

W SPRAWIE PRZYWOZU WYROBÓW HUTNICZYCH.

Zgodnie z poleceniem Ministerstwa Przemysłu i Handlu i w myśl uchwały Posiedzenia Plenarnego Centralnej Komisji Przywozowej z dnia 15 listopada 1934 r., Izba Przemysłowo - Handlowa komunikuje, że do podań o przywóz z *Austrji, Czechosłowacji, Niemiec i Węgier* — wyrobów hutniczych z poz. 928, 929, 930 i 932 taryfy celnej, winny być przez importerów dołaczane zaświadczenia Syndykatu Polskich Hut Żelaznych, Sp. z o. o. w Katowicach, ul. Lompy 14, że wwóz danego artykułu nie sprzeciwia się umowie o wzajemnej obronie hutnictwa, zawartej miedzy Polską a wyżej wymienionemi państwami.

Zaświadczenie Syndykatu powinno zawierać ścisłą terminologję, w języku polskim towaru, o który chodzi przez powołanie się na załączoną do zaświadczenia fakturę orygi-nalną zagraniczną.

Powyższe zarządzenie obowiązuje od dnia 1-go grudnia br., podania nieodpowiadające wyżej podanym warunkom — będą zwracane do uzupełnienia.

PROLONGATA POZWOLEŃ PRZYWOZU ZA CŁEM ULGOWEM.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu komunikuje, że prolongata pozwoleń przywozu za cłem ulgowem owoców południowych, towarów kolonjalnych i olejów roślinnych będzie dokonywana przez Ministerstwo tylko na okres 3 miesięcy. Podania o dalszą prolongatę uwzględniane nie będą.

W SPRAWIE WYSYŁANIA POZWOLEŃ PRZYWOZOWYCH ZA ZALICZENIEM.

Dla usprawnienia toku załatwiania przez Centralną Komisję Przywozową podań o pozwolenia przywozu z dniem 1 grudnia br. zostaje wprowadzona zasada wysyłania pozwoleń na przywóz za zaliczeniem pocztowem. Dotychczas otrzymywały pozwolenia przywozu za zaliczeniem pocztowem w okręgu Izby jedynie firmy, mające swą siedzibę w Gdyni.

Otrzymywanie pozwolenia przywozu za zaliczeniem skraca dla firm importowych okres wyczekiwania na pozwolenie o conajmniej 10 dni, albowiem zamiast wysłania firmie zawiadomienia o przydziale kontyngentu przywozowego, firma otrzymuje odrazu pozwolenie przywozu.

Wysyłanie pozwolenia za zaliczeniem pocztowem nastąpi jednak jedynie w wypadku wyraźnego każdorazowego, zażądania takiej procedury przez zainteresowanego importera w podaniu o przywóz. Importerzy, którzy nie wykupią zaliczenia, stracą na przyszłość możność otrzymywania pozwoleń za zaliczeniem.

Za zaliczeniem będą mogły być wysyłane tylko takie pozwolenia przywozu, na których ciąży jedynie opłata manipulacyjna na rzecz Minist. Przemysłu i Handlu. Na towary obciążone opłatą na rachunek wywozowy — pozwolenia za zaliczeniem nie będą wysyłane.

Do koperty zaliczeniowej dołączony będzie dowód wpłaty na P. K. O., za pomocą którego musi być wpłacona opłata manipulacyjna na konto czekowe Ministerstwa Przemysłu i Handlu w P. K. O. Nr. 38499. Dowód ten będzie musiał być tak samo wypełniany, jak dotychczas.

W związku z powyższem, oraz z uwagi na szczupłość kontyngentów przywozowych, pożądane jest, aby importerzy w podaniach o przywóz wskazywali minimum przydziału na jaki reflektują (lub ilość jednostek opakowania). W razie braku tej adnotacji i zażądania wysłania pozwolenia za zaliczeniem pocztowem, Centralna Komisja Przywozowa będzie uważała, że importerzy wykupią zaliczenie bez względu na wysokość przyznanego im kontyngentu.

DOKONYWANIE FORMALNOŚCI PRZY ODPRAWIE CELNEJ.

W sprawie dokonywania formalności przy odprawie celnej Urząd celny nadesłał Izbie pismo treści następującej.

„Urząd Celny komunikuje, że zgłoszenia celne składane przez strony przy odprawie celnej na towary przeznaczone do wy-

wozu zagranicę nie odpowiadają wymogom prawa celnego i przepisom wykonawczym do niego oraz tym rozporządzeniom, które ustalają specjalne warunki przy wywozie towarów zagranicę. W szczególności firmy ekspedycyjne nie przestrzegają wydanych w tym względzie oddzielnych przepisów, które mają zastosowanie przy wywozie towarów ,od których ustanowione jest cło wywozowe (Dz. U. R. P. Nr. 96 poz. 873/34 r.) przy wywozie niektórych towarów za zwrotem cła (Dz. U. R. P. Nr. 97, poz. 891/34 r.) i przy wywozie towarów dopuszczonych do kompensacyjnego wywozu (Mon. Pol. Nr. 252 poz. 325/34 r.) Pozatem przy sprawdzaniu odpraw celnych przytoczonych towarów stwierdzono, że zgłoszenia celne sporządzają strony wysoce wadliwie i wręcz niedbale.

Zawiadamiając o powyższem Urząd Celny stwierdza, że docenia znaczenie eksportu towarów, musi jednak równocześnie zaznaczyć że będzie zmuszony domagać się wniesienia nowych zgłoszeń celnych w tych wszystkich wypadkach, gdy złożone zgłoszenie celne będzie sporządzone wadliwie i niedokładnie. Dokumenty niewłaściwe będą bezwzględnie odrzucane podobnie, jak dokumenty niezłożone równocześnie z dostarczonym do odprawy towarem.

W końcu Urząd Celny nadmienia, że potwierdzenie wywozu towarów zagranicę, przy wywozie przez wolny obszar celny za zwrotem cła albo za zaświadczeniem kompensacyjnem może nastąpić po udowodnieniu wywozu towarów z wolnego obszaru celnego zagranicę. W zwiazku z tem konieczne jest, aby Firmy informowały oddział Urzędu Celnego na wolnym obszarze celnym o występie towarów zagranicę, a to celem uskutecznienia potwierdzenia wywozu na dokumencie odprawy, z czem związane jest wydanie kwitu wywozowego i zaświadczenia kompensacyjnego.

O powyższym uprasza się powiadomić zainteresowane Firmy". —

W związku z tem Izba prosi zainteresowane firmy, aby we własnym interesie zastosowały się do obowiązujących przepisów celnych.

PRZYWÓZ DRZEWA POLSKIEGO DO ALGIERU.

Według informacyj Dyrekcji Ceł w Algierze, import drzewa polskiego do Algierji wyniósł w pierwszem półroczu b. r. 410 ton, z czego jedną tonę drzewa dębowego; w porównaniu z analogicznym okresem roku ub. (20 ton), import wykazuje znaczne polepszenie. W ostatnich miesiącach przybyły dalsze poważne transporty, co łącznie da niewątpliwie sumę importu przekraczającą 1200. ton, czyli ilość przywozu drzewa polskiego nienotowaną od 1930 roku: przeciętna roczna tego importu wahała się w ostatnich latach około 700 ton.

Kontyngenty na drzewo wprowadzono w Algierji w roku 1932; jest to jedyny towar, którego rozdział licencyj należy do algierskiego Gouvernement Général.

W roku 1932 Polska posiadała specjalny kontyngent w wysokości 243 ton, obliczonej na podstawie przeciętnych rocznych poprzedniego importu; w roku następnym specjalny kontyngent dla Polski zniesiono, a licencje są przydzielane odtąd z pozycji — „różne kraje" (Pays divers), co jest dla eksportu polskiego korzystniejsze.

W roku bieżącym wprowadzono do systemu kontyngentowego następujące. poważne zmiany:

1-o) ważność licencyj została automatycznie przedłużona na okres jednego roku:

2-o) importerom przyznano prawo wyboru krajów, z których pragną przywozić drzewo, przyczem postanowienie to obejmuje również kraje, które dotychczas nie posiadały w Algierji osobnego przydziału kontyngentowego (Polska).

Rozdział licencyj odbywa się obecnie na podstawie ilości drzewa, importowanego przez danego kupca, co pozwala na większą swobodę w rozdziale licencyj.

Badania w kwestji eksportu drzewa polskiego doprowadziły przedewszystkiem do stwierdzenia, iż brak dotychczas bezpośrednich stosunków między polskimi eksporterami a rynkiem algierskim; obcy pośrednicy odgrywają rolę zbyt wielką. Jeśli obecność przedstawiciela na miejscu jest koniecznością, o tyle jest niewskazanem, że reprezentanci ci nie pracują wprost z polskimi eksporterami, lecz za pośrednictwem obcych firm: szwajcarskich, niemieckich czy austrjackich.

Obecny stan organizacyjny eksportu drzewa polskiego do Algierji musi być uważany za przejściowy: ideałem byłaby współpraca kilku solidnych eksporterów polskich ściśle z wyspecjalizowanymi przedstawicielami w Algierze.

Zarówno ilość przyznawanych licencyj, jak eksport polski wykazują tendencję do wzrostu. Chłonność rynku algierskiego obliczana jest na 100 tysięcy ton rocznie.

Nawiązanie kontaktów handlowych i przygotowanie organizacji. któraby pozwoliła zająć na rynku algierskim poważne miejsce z chwilą poprawy warunków zbytu, jest zagadnieniem b. ważnem P. I. E.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU KOMPLETÓW SKRZYNKOWYCH W MAROKKO

Komplety skrzynkowe do opakowania jaj, świec, mydła, znajdują w Marokko duży zbyt.

S k r z y n i e n a j a j a: Marokko importuje komplety skrzynkowe na jaja z drzewa jodłowego lub świerkowego następujących rozmiarów.

4 deski 530 × 230 × 020
4 .. 1710 × 100 × 012
6 .. 1710 × 150 × 012

niezbijane, przyczem waga każdego kompletu nie powinna wynosić poniżej 22½ kg. i najwyżej 25 kg. Ponieważ Marokko eksportuje w największej części jaja na wagę, skrzynia do opakowania nie powinna ważyć ponad 25 kg. Komplety skrzynkowe są zbijane na miejscu u eksportera jaj. Głównym i prawie wyłącznym dostawcą tych skrzyń do Marokka, jest Portugalja, następnie Francja i Hiszpanja — w małej ilości.

Cena portugalskich kompletów skrzynkowych:

7,00 — 7,25 fr. fr. cif Casablanca.

Półskrzynie na jaja:

6 desek 1710 × 150 × 012
4 .. 1710 × 050 × 012
4 .. 530 × 130 × 020

Cena półskrzyni portugalskiego pochodzenia:

5,00—5,25 frank. fr. cif Casablanca.

S k r z y n i e n a ś w i e c e: Komplety tych skrzyń nie są standaryzowane, bowiem każda z miejscowych fabryk zamawia opakowanie odpowiadające rozmiarom fabrykowanych świec.

Najwięcej używanym modelem, są skrzynie z drzewa jodłowego lub świerkowego następujących rozmiarów:

a) 2 deski 280 × 135 × 08
2 .. 376 × 135 × 06
2 „ 376 × 097 × 06

Cena skrzyni portugalskiej:

0.70—0,80 fr. fr. cif Casablanca.

b) 2 deski 320 × 155 × 010
2 .. 455 × 155 × 07
2 „ 455 × 113 × 07

Cena: 1,10—1,15 fr. fr. cif Casablanca.

W cenach kompletów „a“ i „b“ wliczony jest również druk nazwy fabryki świec.

S k r z y n i e d o m y d ł a: Komplety skrzyń z drzewa jodłowego lub świerkowego następujących rozmiarów:

	długość	szerokość	wysokość	waga
Nr. 1	265	265	210	1 kg 250 gr
Nr. 7	403	403	170	2 kg 500 gr
Nr. 11	320	320	125	1 kg 125 gr

grubość desek 10 m/m.

Cena kompletu skrzynkowego, oblicza się od mtr³. Ostatnio płacono 200 — 225 fr. fr. za mtr³ cif Casablanca. Głównymi dostawcami tych kompletów są kraje: Portugalja i Czechosłowacja.

S k r z y n i e d o o w o c ó w i j a r z y n: Opakowanie owoców i jarzyn jest reglamentowane specjalnemi przepisami Dyrekcji Generalnej Rolnictwa, Handlu i Kolonizacji w Marokko. Standarty poszczególnych opakowań są następujące:

a) Skrzynki owalne (billots):

	Dno w m/m dług.	szer.	Wieko w m/m dług.	szer.	Wysokość w m/m
N 14	370	180	475	280	197
N 15	370	180	475	280	212
N 16	400	210	520	325	215
N 18	450	230	590	390	240
N 20	520	250	640	410	280

Skrzynki owalne winny być (Nr. Nr. 14 i 15) z drzewa nowego, czystego i gładkiego (cięte i strugane), suche, bez słojów smolnych bez zapachu, bez pleśni: waga skrzynki wraz z wiekiem — 1 kg. 300 gr.

Skrzynki owalne Nr. Nr. 16, 18 i 20 winny odpowiadać wyżej wymienionym warunkom: waga wraz z pokrywką około 1 kg. 700 gr. dla Nr. 16 i 3 kg. dla 18 oraz 3 kg. 250 gr. dla Nr. 20.

Wyżej podane numery opakowania służą do transportu następujących produktów: pomidorów, ziemniaków, fasoli i grochu w strączkach, marchwi. bobów, sałaty, melonów i t. d.

Boki skrzynki owalnej są wykonane z drzewa olchowego lub osiny. Obwódka łącząca boki u góry i dołu — z drzewa bukowego: dno i pokrywka z drzewa jodłowego lub świerkowego.

Części składowe skrzynek owalnych są importowane z różnych krajów, a montaż ich odbywa się w Marokko. Gotowe skrzynki są z Japonji, Francji, Portugalji. Hiszpanji i ostatnio z Estonji.

Ostatnio zaoferowane przez Estonję ceny wynoszą od 1 franka 80 cent. za sztukę cif Casablanca. Cena ta dotyczy skrzynki owalnej Nr. 14, zmontowanej i gotowej do użytku. Cena skrzynki owalnej miejscowej fabrykacji, wynosi 2,40 fr. fr. za sztukę.

b) Kasetki—skrzynki czworokątne:

	Dług. m/m	szer. m/m	Wysokość m/m
Nr. 15 . . .	550	280	110
Nr. 17 . . .	580	395	130
Nr. 19 . . .	580	395	180
Nr. 21 . . .	550	280	200
Nr. 23 . . .	700	400	170

Skrzynki Nr. Nr. 15, 17, 19, i 23 winny być nowe z drzewa jodłowego lub świerkowego, gładkiego suchego, bez słojów smolnych. bez zapachu i pleśni.

Komplety tych skrzynek są importowane z Portugalji, Finlandji, Hiszpanji. Służą do opakowania: fasoli w strączkach, sałaty. melonów, cebuli. szparagów itp.

Eksporter kompletów skrzynkowych układa poszczególne części należące do jednej skrzynki w ten sposób by pojemność ich zajmowała najmniej miejsca w czasie transportu, to jest wiąże deski identycznych wymiarów.

Grubość desek jest różna, przy każdorazowem zamówieniu kompletów, odbiorca określa ją dokładnie, z wyjątkiem desek na skrzynie do jaj, gdzie eksporter kompletów ma dowolny wybór. przestrzegając jednak maksimum wagi skrzyni.

Sposób płacenia za importowane do Marokka komplety skrzynkowe nie jest jednolity. Zapłata za skrzynki względnie komplety skrzynkowe na jaja, świece i mydło. następuje w większej części po przedłożeniu przez bank dokumentów załadowania. Przy zamawianiu skrzynek i kasetek do opakowania owoców i jarzyn, odbiorca żąda kredytu do 3-ch miesięcy, płacąc jednak część należności przy zamówieniu. Podobny zwyczaj tłumaczy się tem, że zamówienie odbywa się przed rozpoczęciem sezonu owoców i jarzyn. Przed zaakceptowaniem warunków płatności należy zebrać referencje bankowe. Informacyj rynkowych udzieli eksporterom Konsulat Honor. R. P. w Casablance. Adresy przedstawicieli handlowych i odbiorców skrzynek są w P. I. E.

PRZEPROWADZENIE TRANZAKCYJ ROZRACHUNKOWYCH Z NIEMCAMI

Rząd Rzeszy ustanowił Niemiecką Kasę Rozrachunkową (Deutsche Verrechnungs — Kasse) jako instytucję, której zostanie powierzone przeprowadzenie zawartych z zagranicznemi rządami, bankami emisyjnemi lub urzędowemi instytucjami rozrachunkowemi, układów regulujących obroty płatnicze w całości lub w części na zasadzie clearingowej. Kasa jest instytucją prawa publicznego, poddaną nadzorowi Ministra Gospodarki Rzeszy, wolną od podatków dochodowych, majątkowych i obrotowych. Członkowie zarządu Kasy są mianowani przez Ministra Gospodarki Rzeszy. Za zobowiązania Kasy Rozrachunkowej odpowiada Rzesza.

Wszystkie prawa i obowiązki, przysługujące Bankowi Rzeszy, wzgl. na nim ciążące na podstawie układów rozrachunkowych, zawartych przez Rząd Rzeszy z zagranicznemi rządami, lub przez Reichsbank z zagranicznemi bankami emisyjnemi, przechodzą na Kasę, która przejmuje prowadzenie kont. w tych układach przewidzianych. Wszelkie płatności, jakie dłużnicy mają świadczyć do Banku Rzeszy w myśl tych układów, mają być wpłacone Kasie.

Motywy ustawy zaznaczają, że założenie Kasy, jako instytucji, która uporządkuje techniczne wykonanie mnożących się ciągle układów rozrachunkowych, miało na celu odciążenie Banku Rzeszy. Dla rozpoczęcia działalności Kasy potrzebną będzie jeszcze zgoda każdego poszczególnego Państwa. wzgl. banku emisyjnego, z którym dany układ rozrachunkowy został zawarty. Rząd Rzeszy liczy na to, że taką zgodę osiągnie bez żadnych trudności.

Do zakresu działania Kasy należeć będzie zatem tylko techniczne przeprowadzenie umów clearingowych międzypaństwowych (także zawartych między bankami emisyjnemi, ale z wyraźnem współdziałaniem Państwa.) Do wykonania umowy kompensacyjnej z Polską, zawartej 11 października b. r. stosować się to nie będzie, gdyż ma tu miejsce clearing prywatny, przeprowadzany przez Polskie Towarzystwo Handlu Kompensacyjnego.

U W A G A !

Firmy, do których zwrócą się firmy Mauricio Veiroj, Calle Urugvay 1249, Montevideo (E/27832/21/Ch) oraz Hans Fille, Berlin — Charlottenburg, Joachimsthaler str. 1 (E/28085/21), zechcą się porozumieć z P. I. E.. przed nawiązaniem stosunków handlowych.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17 LISTOPADA 1934 R.

AUSTRJA. Wzamian za obniżony kontyngent na nierogaciznę litewską został przyznany podwyższony kontyngent na drób i jaja.

Wprowadzona w roku 1932 opłata licencyjna od paszy w wysokości 1 gr podwyższona została przed kilku miesiącami do 3 gr. Rząd austrjacki nosi się z zamiarem podwyższenia do 3 groszy opłat licencyjnych na makuchy i otręby.

BELGJA. Belgijskie Ministerstwo Rolnictwa zgodziło się na wwóz do Belgji pewnej ilości masła bezpośrednio, to znaczy poza kontyngentem udzielanym importerom figurującym na liście specjalnie ustalonej przez powyższe Ministerstwo.

BUŁGARJA. Specjalna Komisja przy ministerstwie gospodarstwa postanowiła zwolnić od opłaty celnej boraks i zżelatynowaną nitroglicerynę, sprowadzaną przez państwowe instytucje dla celów przemysłowych.

CZECHOSŁOWACJA. Ustanowione zostały kontyngenty na listopad na trzodę chlewną w wysokości 16750 szt., 160 wagonów tłuszczów i 12 wagonów masła, przyczem odnośnie masła, to ilość ta będzie dopuszczona do wwozu dopiero od 1 grudnia 1934 r. Na jaja narazie nie został przydzielony kontyngent, pomimo, że zapotrzebowanie wynosi ok. 80 wagonów.

FRANCJA. Rozporządzeniem z dnia 2 listopada 1934 r. podwyższone zostały stawki celne na jęczmień w ziarnach (poz. 70a), taryfa generalna 80 fr., minimalna 40 fr. (dot. minimalna 15 fr.): b) ziarno śrutowane o zawartości powyżej 10% mąki — gener. — 118 fr. min. 59 fr. (dot. 22.50); c) mąka gener. 133 fr. min. 66.50 fr. (dot. min. 25 fr.): słód (jęczmień kiełkujący): a) w całości gener. — 150 fr. min. 75 fr. (dot. min. 40 fr.): b) mąka gener. — 250 fr. min. 125 (dot. 60 fr.). ekstrakt słodowy (poz. 74 bis) gener. — 1400 fr. minimalna (nowo wprowadzona) 350 fr. za 100 kg. Zniesiona została dekretem z dnia 3 listopada 1934 r. rekompensata przewidziana w taryfie celnej francuskiej w wysokości 30% cła za sprowadzane z zagranicy części do remontu maszyn.

Rozporządzeniem z dnia 26 września weszły w życie zmiany stawek celnych na obsadki i ołówki.

GWATEMALA. Istnieje projekt reorganizacji ustroju celnego w tym kierunku, aby stawki taryfy minimalnej stosowane były do tych krajów, z któremi Gwatemala ma dodatnie lub wyrównane saldo wymiany towarowej.

INDOCHINY. Rząd francuski odrzucił projekt zniesienia przymusu znakowania krajem pochodzenia worków jutowych, wobec czego przymus ten nadal istnieje. Wyjątek stanowią worki, sprowadzane dla celów reeksportu.

Dekretem z dnia 3 listopada, podwyższone zostało cło na herbatę, które wynosi obecnie w taryfie generalnej 1,600 fr. (dot. 949,90) w min. 775 fr. (dot. 438,33). Wprowadzone zostały zwyżki cła na chemik., zegarki, maszyny, zabawki i ich części, natomiast francuska zwyżka cła na żelatynę nie ma zastosowania w Indochinach.

IRLANDJA. Podwyższone zostały cła na rury miedziane; butelki i naczynia szklane; cło na te artykuły wynosi obecnie 75% ad valorem; cło na artykuły toaletowe wynosi 30% a cło na łączniki żeliwne 25% ad valorem.

KANADA. Z dniem 1 listopada 1934 r. wprowadzono przymus przedkładania świadectw pochodzenia przy imporcie aparatów do golenia, obuwia, (buty, buciki i obuwie domowe), kopert do listowego papieru, wyrobów z porcelany (naczynia stołowe, kuchenne, przybory toaletowe itp.) Wyroby z porcelany muszą być poszczególnie znakowane; naklejenie etykiety nie jest wystarczające, może mieć miejsce tylko w wypadku, kiedy znak odciśnięty na przedmiocie jest mało widoczny.

Dekretem z dnia 13 października 1934 r. z mocą obowiązującą od 16 października, zniesione zostały opłaty celne we wszystkich trzech taryfach na alkohol butylowy.

ŁOTWA. Komisja walutowa wydała przepisy, regulujące przywóz towarów w I kwartale 1935 r. Podania o pozwolenia przywozu towarów skontyngentowanych mogą być wnoszone (w ciągu listopada) przez firmy wpisane do rejestru komisji tylko w zakresie towarów, wyszczególnionych w licencjach przywozowych.

MANCHU-KUO. Według doniesień prasy ma być wprowadzona zmiana taryfy celnej; obniżone mają być cła na mąkę pszenną, materjały wełniane i bawełniane. Zwyżką mają być objęte wszystkie towary poza wyżej wymienionemi.

NIEMCY. Począwszy od dnia 10. 11. 34 Komisja przydziału dewiz przy Centrali Dewizowej nie przydziela dewiz urzędom dewizowym w soboty.

SZWAJCARJA. Projektowana jest podwyżka stawek celnych na cukier oraz oleje smarowe, olej gazowy i benzynę.

SYRJA. Na mocy rozporządzenia z dnia 22 października 1934 r. zwolniony został od opłaty celnej import papieru sprowadzanego dla wyrobu worków do cementu; z ulgi tej korzystają państwa, opłacające cła według taryfy minimalnej (kraje należące do Ligi Narodów). Według taryfy maksymalnej cło wynosi 25 proc. ad valorem. Z powyższej ulgi celnej mogą korzystać właściciele fabryk papierów, którzy przedstawią zaświadczenie, że sprowadzony papier przeznaczony jest do wyrobu torb, służących jako opakowanie cementu. Jednocześnie z powyższem podwyższone zostało cło na gotowe torby papierowe do cementu (poz. 173 bis) które wynosi obecnie w taryfie maksymalnej 272 piastry syr., a w normalnej 136 p. syr. za 100 kg.

Dekretem z dnia 22 października zmienione zostały stawki celne na korek i wyroby korkowe.

URUGWAJ. Dekretem z dnia 31. 8. 1934 r. ogłoszonym w „Diario Oficial" z dnia 12. 9. 1934 zostało zniesione cło od ziemniaków zagranicznych wszelkiego pochodzenia.

WĘGRY. Urząd do spraw kompensacyjnych postanowił, że w przyszłości wyłączone zostaną z prywatnych tranzakcyj kompensacyjnych następujące artykuły: nasiona, rośliny strączkowe, nasiona oleiste, chrzan, słoma ryżowa, drób, cebula, pierze, rośliny lecznicze, masło, jęczmień, słód, konserwy, wyroby szczotkarskie i wyroby konopne. Artykuły te mogą być wywożone jedynie wzamian za wolne dewizy, które muszą być oddawane.

WIELKA BRYTANJA. Przedłożony został Komisji taryfowej do rozpatrzenia projekt wprowadzenia przymusu znakowania krajem pochodzenia konfekcji damskiej.

WŁOCHY. Do obrotu uszlachetniającego na zasadzie dekretu Nr. 1738 z dnia 18. 10. 1934, dopuszczone zostają następujące artykuły: płótna bawełniane gumowane do specjalnego przerobu przemysł., akardyt i feniluretan do wyrobu materjałów wybuchowych, papier azbestowy do cylindrów motorowych, słód do przetworów mącznych, odpadki celuloidowe dla przerobu półfabrykatów, nasiona dyni do przerobu, oraz skóry futrzane dla przemysłu konfekcyjnego. Równocześnie rozszerzone zostają istniejące już koncesje na szmaty i na stal w płytach, blokach etc.

Dekret król. Nr. 1739 z dnia 18. 10. 1934 wprowadza podwyżki celne na surowy cynk i ołów (poz. 274), oraz całą grupę ich pochodnych (poz. 349, 373, 379, 382, 386—387, 433, 464, 672, 679—680, 691/2, 694 i 694 bis, 700, 713, 717 i 945), co pozostaje w związku z tendencją ochrony krajowej produkcji. Temu samemu celowi służy jednocześnie wydany dekret Nr. 1740 z dnia 18. 10. 1934, który dopuszcza do bezcłowego przywozu krezol (poz. 717 d 1), tiokarbanilid (ex 748) i aeroflat (poz. 769), przeznaczone do procesu fluktuacji minerału ołowiu i cynku.

Ten sam numer „Gazzetta Ufficiale" z dnia 6. 11., Nr. 269, ogłasza dekret Nr. 1741 z dnia 18. 10. 1934, przedłużający na czas do 31. 3. 1935 moc obowiązywania ustawy z dnia 2. 11. 1930 70 (Nr. 1496) w sprawie podwyższenia koeficjentu taryfikacyjnego cukru (poz. 39) z 3 na 4.

Możliwości handlowe i eksportowe

UWAGA!

Firmy, do których zwrócą się firmy Mauricio Veiroj, Calle Urugvay 1249, Montevideo (E/27832/21/Ch) oraz Hans Fille, Berlin — Charlottenburg, Joachimsthalerstr. 1 (E/28085/21), zechcą się porozumieć z P. I. E., przed nawiązaniem stosunków handlowych.

Firma włoska interesuje się zakupem w Polsce konserw rybnych. R/28643/70/Gi.

Firma czechosłowacka pragnie zakupić większą partję włosia końskiego oraz włosia z ogonów bydlęcych. R/28557/27/Gi.

Firma argentyńska interesuje się dostawą polerowanych i niklowanych garniturów do jedzenia. P/27829/63/Ż.

Firma belgijska interesuje się importem torb ceratowych, używanych w gospodarstwie domowem. P/26338/64/Ż.

Firma amerykańska interesuje się masowym zakupem przyrządów i utensyljów kuchennych z drzewa. P/26818/40/MM.

Są możliwości stałego zbytu znacznej ilości skrzynek nieheblowanych (dla mydła) do kolonji francuskiej w Dakarze. P/26960/40/MM.

Firma szwajcarska pragnie przekazać licencję względnie oddać przedstawicielstwo na Polskę firmie budowlanej, względnie innej zainteresowanej, na narzędzia oraz urządzenia budowlane swej produkcji. P/26576/40/MM.

Firma indyjska interesuje się importem z Polski różnych artykułów, jak pończosznicze, trykotaże, elektrotechniczne, porcelana, gwoździe, maszyny do robienia kopert, wirówki do miodu i różnych innych, które mogą stanowić przedmiot wywozu z Polski.
P/26936/43/MM.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Firma Mareexport w Paryżu interesuje się importem z Polski węgorzy, szczupaków i innych ryb słodkowodnych.

Bliższych informacyj udzieli referat eksportowy naszej Izby.

Sprawy komunikacyjne i taryfowe

Z PAŃSTWOWEJ RADY KOMUNIKACYJNEJ.

Dnia 5 grudnia odbyło się posiedzenie *Komitetu Eksploatacyjnego P. R. K.* pod przewodnictwem inż. A. Krzyżanowskiego. Rozpatrzono postulaty dot. rozkładów jazdy, które częściowo zostały uwzględnione przez M. K. Przyjęty został projekt zmian przepisów o bocznicach kolejowych, opracowany przez specjalną Komisję z współudziałem przedstawiciela Departamentu IV M. K. Projekt ten w znacznym stopniu uwzględnia życzenia właścicieli prywatnych bocznic, Komisja bowiem wychodziła z założenia, że bocznice są środkiem pomocniczym dla PKP., nie zaś dodatkowem źródłem dochodów. Należy spodziewać się, że M. K. w całości zatwierdzi wymieniony projekt.

Przyjęto wniosek, dot. obniżki opłat postojowych, również o częstszem tarowaniu węglarek, wykazujących częstokroć znaczne rozbieżności z faktyczną wagą.

—o—

W tymże dniu obradowała *Komisja Koordynacji środków lokomocji* pod przewodnictwem b. wiceministra inż. Czapskiego. Głównym tematem obrad była sprawa uzgodnienia działalności i taryfowania P. K. P., żeglugi śródlądowej, trakcji samochodowej i lotnictwa. Stwierdzono, że dotąd niema jednolitego planu wzajemnego uzupełniania się wszystkich środków lokomocji, przyczem ze strony członków P. R. K. podkreślono niedopuszczalność wzajemnego zwalczania się pomiędzy temi gatunkami lokomocji. W rezultacie ukonstytuowano 2 Komisje dla opracowania planu koordynacyjnego pomiędzy P. K. P. a żeglugą śródlądową, a druga pomiędzy P. K. P. i trakcją samochodową.

Dnia 6 grudnia odbyło się posiedzenie *Komisji Publicznych Dróg Kołowych* pod przewodnictwem b. min. inż. A. Kühna. Przedyskutowano i przyjęto referat inż. Krzyżanowskiego i mgra. Taubenfelda o środkach utrzymania i rozbudowy dróg kołowych i motoryzacji ruchu drogowego. Zasadnicze tezy wyrażają się w następujący sposób:

— „Do świadczeń na rzecz utrzymania dróg powinni być pociągnięci użytkownicy wszystkich środków lokomocji, a więc kolejki i koleje, pojazdy mechaniczne i konne, z uwzględnieniem stopnia wykorzystania przez nich dróg kołowych. Wyjątek stanowią konie zatrudnione w rolnictwie lub pod ziemią".

— „Wobec postępującego niebezpieczeństwa niszczenia się dróg, co jest niedopuszczalne ze względu na interesy obronne i gospodarcze kraju, fundusze przeznaczone na cele drogowe użyte winny być w głównej mierze na bieżące konserwacje dróg bez względu na źródła pochodzenia tych funduszów".

— „Dla skoordynowania prac drogowych konieczne jest stworzenie jednolitego planu drogowego — uzgodnionego z planem innych środków lokomocji".

Tezy, dot. *motoryzacji*, nie zdołano rozpatrzeć.

—o—

Dnia 7 grudnia odbyło się posiedzenie *Komisji Rewizji Taryf*, wyłonionej z Kom. Taryfowego P. R. K. Komisja rozpatrzyła przedłożony przez M. K. projekt nowej nomenklatury i zasadniczej taryfikacji towarów, wprowadzając szereg poprawek w/g postulatów organizacyj branżowych.

Inż. A. Dziedziul.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

POŁOWY RYB MORSKICH W LISTOPADZIE.

Połowy rybaków naszych w listopadzie wypadły niekorzystnie, głownie na skutek bardzo skąpych połowów szprotów. Śledziki wprawdzie nie zawiodły w tym miesiącu, dając połowy trzykrotnie większe niż w roku ubiegłym, ale również węgorze dały już ilości bardzo małe. Ogólną przyczyną słabych połowów szprotów była zbyt ciepła pogoda, która wstrzymywała proces skupiania się szprotów w przydennych warstwach i prawdopodobnie wpływała hamująco na ich wędrówkę z wód północnego Bałtyku. Również zachodnie wiatry kilkudniowe o znacznej sile, które pędzą rybę do zatoki Gdańskiej zdarzyły się dopiero w końcu miesiąca i skutki ich przypadły dopiero na początek grudnia, kiedy oziębienie również przyczyniło się do pojawienia się szprotów w większej niż dotąd ilości.

Ogółem złowiono w listopadzie według danych Morskiego Urzędu Rybackiego 518.880 kg ryb o wart. 176.579 zł. Z poszczególnych obwodów najlepiej stały: Hel z 260 tys. kg wartości 86.800 zł i Gdynia z 156 tys. kg wartości 50.900 zł. Połowy bornholmskie dały 27.350 kg dorszy, wartości 6.837 zł.

Według poszczególnych gatunków ryb złowiono: szprotów 386.600 kg (przeciętna cena 0,30 zł za kg), śledzików morskich 50.100 (0,40 zł za kg), śledzików rzecznych 3.680 kg (0,40 zł), dorszy, razem z bornholmskiemi 48.400 kg (0,25 zł), łososi 770 kg (6,00 zł), troci 160 kg (5,00 zł), skarpi 770 kg (0,80 zł), flonder-storni 17.210 (0,50 zł), flonder-gładzic 240 (0,50 zł), flonder-zimnic 1.760 (0,25 zł), węgorzy 3.820 (2,00 zł), kwapów (miętusy) 900 (0,60 zł), sieji 200 kg (1,40 zł), cert 2.740 (0,50), szczupaków 1.300 (1,40), okoni 120 (0,60 zł), płoci 100 (0,50 zł za kg).

Z połowów przybrzeżnych sprzedano wędzarniom na wybrzeżu 395.505 kg o wartości 124.591 zł, na rynku miejscowym 101.280 kg, wartości 38.988 zł, do Gdańska wywieziono 20.340 kg wartości 9.590 zł.

Z połowów na morzu Północnem dowieziono z połowów towarzystwa „Mewa" śledzi solonych na sześciu statkach 1.258 ton w 5.259 beczkach i 2.234 półbeczkach handlowych oraz 1.200 beczek morskich (to znaczy przeznaczonych tylko do przewozu i czasowej konserwacji aż do chwili zasolenia do beczek handlowych) i 1.170 skrzyń śledzi świeżych, również do solenia w Gdyni.

OBROTY PORTU RYBACKIEGO W GDYNI.

Obroty portu rybackiego w Gdyni w listopadzie w przeciwieństwie do połowów bałtyckich naszych rybaków wzrosły, i to o pół miljona kg w stosunku do października; przywieziono bowiem do portu w listopadzie 3.801.000 kg ryb importowanych i własnego połowu, w tem: 183 tys. kg. śledzi solonych „Mewy" z połowów na polskich statkach na Morzu Północnem, i 1.188 tys. kg. solonych i 70 tys. kg śledzi świeżych importowanych również przez „Mewę": z Anglji na siedmiu statkach importowano 1.808 tys. kg śledzi solonych yarmouthskich, z Norwegji jeden statek z 126 tys. kg. śledzi solonych. Z Anglji dowieziono na trzech statkach-chłodniach 401 tys. kg śledzi świeżych w lodzie. Prócz tego przywieziono 25 t różnych towarów rybnych, w tem 17 ton tranu, 3 tony oleju rybnego z Japonji, makreli mrożonych z Norwegii 1.500 kg, konserw rybnych z Estonji, Norwegji, Portugalji 3 tony.

KRONIKA

— **ZIMOWISKO FLOTYLLI RYBACKIEJ PÓŁNOCNEGO MORZA W GDYNI.** Poraz pierwszy będzie zimować w Gdyni polska flota śledziowa, łowiąca na Morzu Północnem w składzie piętnastu lugrów żaglowo - motorowych. Końcowe połowy odbywają się obecnie u brzegów Belgji przy wejściu do kanału La Manche, z oparciem o port rybacki w Ostendzie. Pierwsze pięć statków powróci do Gdyni około 20-go bm. reszta przed 1 stycznia.

— **POCZĄTKI SOLENIA ŚLEDZI W GDYNI, W FIRMIE „MEWA".** 5-go bm. statek „Chorzów" przywiózł już do Gdyni prócz niewielkiej partji śledzi w beczkach handlowych — 1.500 beczek morskich dla przepakowania i zasolenia do beczek handlowych w Gdyni. Przepakowanie i solenie do beczek handlowych odbywa się pod kierownictwem ośmiu rybaków (4 Holendrów i 4 Polaków), przy wydajności 200 beczek dziennie. Ogółem przy soleniu i pakowaniu zatrudnia się dziennie 28 ludzi. W porcie rybackim uruchomiono już wytwórnię beczek, która otrzymała zamówienie na 10 tysięcy beczek handlowych dla Tow. Dalekomorskich Połowów „Mewa". Godne jest zaznaczenia, że klepki i części beczek hurtownie sprowadza się z kraju, gdzie już oddawna jest rozwinięta fabrykacja klepek na eksport. Zdolność produkcyjna wytwórni gdyńskiej beczek wynosi przy zatrudnieniu 22 bednarzy około 220 beczek dziennie.

— **BRAK SZPROTÓW WYWOŁAŁ IMPORT ODPOWIEDNIEJ NAMIASTKI Z ANGLJI.** W końcu listopada dał się odczuwać silny brak szprotów dla potrzeb wędzarni. Sprowadzono wobec tego transport t. zw. „szprotów angielskich" w ilości 29 ton, na statku „Rimfrost", w dniu 5 bm. Za szproty te płacono 18 groszy za funt. Po skonsumowaniu już tej partji stwierdzić wypada, że próba nie wypadła korzystnie. Ryby przyszły wprawdzie w dobrym stanie. Przy cenie jednakże względnie wysokiej ten gatunek drobnej ryby ma smak odmienny od szprotów bałtyckich, mogąc raczej konkurować z naszemi śledzikami, które wszak są u nas cenione wyżej od szprotów, nie mogąc ich jednakże zastąpić dla publiczności żądającej szprotów.

— **OSOBLIWOŚCI W POSTĘPOWANIU DOZORU RYBOŁÓWSTWA NA WODACH GDAŃSKICH.** Zdarzają się wypadki, jak w Polsce tak i na wodach gdańskich, że kutry łowią włókiem w pobliżu brzegu, w pasie o głębokości poniżej 20 metrów, zastrzeżonym dla połowów sieciami zastawnemi i innemi narzędziami rybaków zamieszkujących dany obwód. Takie połowy włókiem na płytszych wodach są zakazane i za przekroczenie tych przepisów dotąd nakładano u nas niezbyt wysokie kary, np. 10—20 złotych, a przytem, oczywiście sprawiedliwie względem wszystkich, którzy przepis przekroczyli i na tem przyłapani zostali.

Co innego zastosowano w dniu 5-go bm. na wodach gdańskich. Tam przyłapał dozorca rybołówstwa około 40 kutrów z Gdańska i Niemiec i kilka kutrów z Polski. Kutry z Gdańska, z Niemiec i z Helu dostały tylko słowne upomnienia, natomiast kutry Zygfryda Konkel z Kuźnicy i Ryszarda Kohnke z Jastarni musiały złożyć po 150 guldenów kaucji. Ponieważ tak wysokich kar nigdy nie stosowano, rybacy polscy oczekują zwrotu tak osobliwie wysokiej kaucji. Można sobie wyobrazić jak wysoka kwota zebrałaby się, gdyby kaucję miały złożyć wszystkie kutry; ta niedorzeczność wskazuje, że coś tu nie jest w porządku i że lepiejby się stało, gdyby dozór rybołówstwa w Gdańsku równo traktował wszystkich rybaków, a w szczególności nie „wyróżniał" kutrów zachodnio-helskiego obwodu, nie będących również i na wodach gdańskich kutrami jakichś obywateli drugiej klasy, których z tego tytułu można obciążyć dodatkowemi lub nierównemi kaucjami, kosztami, karami.

— **PRZEPISY O WĘDZARNIACH W PRZYGOTOWANIU.** W listopadzie odbyły się w Morskim Urzędzie Rybackim w Gdyni dwie konferencje z udziałem przedstawicieli Komisarjatu Rządu, Inspektora Pracy, Izby Przemysłowo-Handlowej oraz właścicieli wędzarń w sprawie projektu Min. Przemysłu i Handlu i Spraw Wewnętrznych i Opieki Społecznej, regulującego budowę nowych wędzarń i warunki pracy w wędzarniach. Projekt ten dotyczy wszelkich wędzarń, wobec czego winny nim się zainteresować wszystkie wędzarnie pracujące w kraju.

— **CENY NA ŚLEDZIE NA RYNKU GDYŃSKIM.** W porcie rybackim w Gdyni notowano 8 grudnia na-

stępujące ceny za oclone śledzie solone, netto kasa 2 procent skonta, loco wagon port rybacki, za jedną całą beczkę, w złotych:

ŚLEDZIE OKRESU YARMOUTH:

1. **Polskie połowy „Mewy".** Small matties I trade (Marka FF) 72, takież ordinary (F) 70, matties I trade (FF) 74, takież ordinary (F) 72, matties milkers (mleczaki) FF 91, fulls (FF) 74, spents 60, matties nieczyszczone (SS) 70, matfulls nieczyszczone (S) 70.

2. **Solone w Gdyni „Polonia":** zapas całkowicie wysprzedany.

3. **Importowane angielskie „Yarmouth":** Small matties I trade 79,75, takież ordinary 73,25, matties I trade 79,75, takież ordinary 73,25, matfulls I trade 85,00, takież ordinary 75.40, spents 65, inne gatunki wysprzedane.

4. **Iportowane holenderskie** sezonu „Yarmouth": Smallmatties ordinary (HH) 69, matties ordinary (LL) 70, matfulls ordinary (MM) 7. Spents (YY) wysprzedane.

SZKOCKIE ŚLEDZIE:

Angielskiego solenia: Selected matjes (stornoway) 110,— zł za 2 pólbeczki, matties I trade 82 zł.

Polskich połowów „Mewy" matties I trade 70 zł. Wszystkie inne gatunki wysprzedane.

ISLANDZKIE ŚLEDZIE:

Islandzkie oryginalne matjasy 75 za 1/1 lub 79 za 2/2.

NORWESKIE ŚLEDZIE:

Tak zwane islandzkie 65 za 1/1. Sloe lub vaar 500—600 sztukowe — 52. Cięte norweskie (Schneideheringe) 30/40, 40/50, lub 50/60 sztukowe na kg 66 z połowów 1933, 76 z września i 83 z listopada 1934 r.

Tendencja dla śledzi solonych sezonu Yarmouth jest typowa dla sezonu — zwyżkowa. Z Anglji dowieziono tych śledzi ogółem 11 264 beczki do Gdyni i 60 161 beczek do Gdańska. W stosunku do roku ubiegłego Gdynia wykazała spadek w imporcie śledzi yarmouthskich. Jak dla śledzi szkockich tak i yarmouthskich, jako przedniejszych, Gdańsk wciąż posiada lepsze warunki w postaci magazynów chłodzonych dla śledzi solonych. Prócz tego niewątpliwie wywarła swe działania umowa z eksporterami angielskimi, która okazała się korzystniejszą dla Gdańska niż dla Gdyni.

— **SPADEK CEN NA SZPROTY.** W rezultacie obfitszych połowów (choć właściwie o dobrych połowach na razie niema mowy) ceny w końcu pierwszego tygodnia grudnia spadły do 11 zł za centnar, poczem przy dość silnych wiatrach południowo-wschodnich rybacy wstrzymali się od połowów, obawiając się równocześnie zbyt dużego spadku cen. Konkurencja gdańskiego rybołowstwa, otrzymującego od swej centrali niskie ceny nie pozwala jednakże naszemu Zjednoczeniu Rybaków utrzymywać obecnego poziomu cen i prawdopodobny jest ich pewny spadek. Wobec powyższego cena wędzonych szprotów na wybrzeżu spadła do 40 -45 gr za funt. Trudno przewidzieć, czy dalszy spadek będzie znaczny, gdyż znów nastąpiła ciepła pogoda, obniżająca wyniki połowów.

— **PRZYWÓZ RYB NA STATKACH.** W dniu 4-go bm. statek lin. „Ursa" przywiózł z Norwegji 121 skrzyń dorszy mrożonych, 6 skrzyń filetów solonych z dorszy oraz 12 skrzyń zamrożonych t. zw. okoni złotych morskich. Ryby te żyją na głębokości 150 m. są barwy czerwonej; waga jednej sztuki, bez wnętrzności, oczyszczonej, wynosi 2 kg.

5-go bm. statek lin. „J. C. Jacobsen" przywiózł 98 skrzyń flonder i 100 skrzyń śledzi zamrożonych pochodzenia islandzkiego, z przeładunku w Göteborgu.

5-go bm. statek lin. „Chorzów" przywiózł z Rotterdamu 155/1 i 120/2 beczek handlowych z połowów „Mewy" i 1 500 beczek morskich dla przepakowania i dosolenia w Gdyni.

7-go bm. statek lin. „Jaederen" przywiózł 614/1 i 180/2 beczek śledzi solonych z Norwegji, oraz 60 skrzyń 50-kilogramowych z makrelami mrożonemi i 25 skrzynie śledzi kippered (wędzone śledzie bez ości, w puszkach hermetycznych).

Część tego importu jest sezonowa i wiąże się ściśle z okresem zbliżających się świąt.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów – Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Capella	18. 12.	22. 12.	26. 12.	29. 12.
Cieszyn	25. 12.	29. 12.	2. 1. 35	5. 1. 35

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich finskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required - Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Gdynia — Wasa — (Północna Finlandja)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Annelise — z Gdyni 15/16. 12. s/s Nordland — z Gdyni 25/26. 12.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 16/17. 12. s/s Skjöld — z Gdyni 6/7. 1. 35

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Niobe	17. 12.	19. 12.
Neptun	24. 12.	27. 12.
Minos	31. 12.	2. 1. 35.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 19. 12. s/s Charkow z Gdyni 19. 12.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 26. 12.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.
Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterranean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 15. 12. s/s Marieholm — z Gdyni 26. 12.

Żegluga Polska S. A.

s/s Hamerstrom — z Gdyni 20. 12.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Fior di Limne — z Gdyni 19. 12. s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 2. 1. 35.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 17. 12. s/s Egon — z Gdyni 31. 12.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 17/18. 12. ż/m Erna — z Gdyni 1/2. 1. 35

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 15. 12. s/s Marieholm — z Gdyni 26. 12.

Do Aohus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 26. 12. — z Gdańska 28. 12.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 15. 12. s/s Marieholm — z Gdyni 26. 12.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Niobe — z Gdańska 22. 12. s/s Neptun — z Gdańska 29. 12.
s/s Minos — z Gdańska 5. 1. 35.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Tatti	15. 12.	18. 12.
Kaete	22. 12.	24. 12.
Victor	29. 12.	1. 1. 35.

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 27. 12.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.
Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterranean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)

(Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 21. 12. — z Gdańska 20. 12.
s/s Akershus — z Gdyni 4. 1. 33. — z Gdańska 3. 1. 33.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów

(West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdyni 24. 12. — z Gdańska 22. 12.
s/s Jaederen — z Gdyni 8. 1. 33. — z Gdańska 6. 1. 33.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów. Petsamo (Finlandja). Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland). Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 18. 12. — z Gdańska 21. 12.
s/s Śląsk — z Gdyni 25. 12. — z Gdańska 28. 12.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen", odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Andromeda	17. 12.	19. 12.
Condor	20. 12.	22. 12.
Rhea	24. 12.	27. 12.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Irisen	18. 12.	21. 12.	29. 12.
Śląsk	25. 12.	28. 12.	2. 1. 33

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 20. 12. — z Gdańska 22. 12.
s/s Butt — z Gdyni 31. 12. — z Gdańska 2. 1. 33.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Rhea — z Gdyni 18/19. 12. s/s Oberon — z Gdyni 25/27. 12.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 18. 12. — z Gdyni 20. 12.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 25. 12. — z Gdyni 27. 12.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 18. 12. — z Gdyni 20. 12.
s/s Lwów — z Gdańska 25. 12. — z Gdyni 27. 12.

Do Leith — Grangemouth

s/s Helder — z Gdyni 21/22. 12. s/s Hague — z Gdyni 28/29. 12.
s/s Haarlem — z Gdyni 4/5. 1. 35.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 16/17. 12. s/s Skjöld — z Gdyni 6/7. 1. 35

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 18. 12. s/s Tanger — z Gdyni 17. 1. 35.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 18. 12. s/s Tanger — z Gdyni 17. 1. 35.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Albania — z Gdyni 22. 12.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Charkow — z Gdyni 19/20. 12. s/s Ebro — z Gdyni 19/20. 1. 35.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Fior di Limone — z Gdyni 19. 12. s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 2. 1. 35.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Vikingland — z Gdyni 18. 12. m/s Frost — z Gdyni 27. 12.
m/s Hemland — z Gdyni 4. 1. 35.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Cliffwood — z Gdyni 18. 12. s/s Argosy — z Gdyni 22. 12
s/s Scanyork — z Gdyni 29. 12.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 7. 1. 35

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Kronprincessan Margareta — z Gdyni 16. 12. m/s San Francisko — z Gdyni 16. 1. 35.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Orient — z Gdyni ca 19. 12. s/s Heracles — z Gdyni 8. 1. 35.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Gunnaren — z Gdyni 29. 12.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe - Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Bath — z Gdyni 29. 12.

Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Madras Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Delhi — z Gdyni 17. 12. s/s Rinda — z Gdyni 7. 1. 35

s/s Japan — z Gdyni 26. 1. 35.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

s/s Euryades — z Gdyni 14. 1. 35

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Temeraise — z Gdyni 31. 12.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings and Arrivalę in Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia ,	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Carplaka — 15. 12.		s/s Carplaka — 29. 12.
s/s Sagaporack — 22. 12.		s/s Sagaporak — 5. 1. 35.

Linja Gdynia—Ameryka
(Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Pułaski — 8. 12.	s/s Pułaski — 20. 12.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Pułaski — 10. 12.	s/s Pułaski — 20. 12.

Tallinn — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

	Sailings — daty odjazdów			
	Gdynia	Gdańsk	Tallinn	Helsingfors
	Wtorek	Sobota	Środa	Sobota
s/s Capella	18. 12.	22. 12.	26. 12.	29. 12.
s/s Cieszyn	25. 12.	29. 12.	2. 1. 35.	5. 1. 35.

Do Kotki zawijają tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s	Sailings — odjazdy Hamburg	Gdynia	Gdańsk
lub substytut	środy i soboty	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Tatti	12. 12.	15. 12.	18. 12.
Kaete	19. 12.	22. 12.	24. 12.
Victor	24. 12.	29. 12.	1. 1. 35.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	22. 12.	27. 12.	29. 12.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Chorzów 15. 12. z Rotterdamu — s/s Cieszyn 22. 12.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Condor	15. 12.	20. 12.	22. 12.
Rhea	18. 12.	24. 12.	27. 12.
Orest	22. 12.	27. 12.	29. 12.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

s/s Irisen — z Antwerpji 15. 12. s/s Cieszyn — z Antwerpji 19. 12.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — s/s Condor 13. 12. — w Gdyni 20. 12.
z Antwerpji — s/s Butt 20. 12. — w Gdyni 31. 12.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Niobe	13. 12.	17. 12.	19. 12.	22. 12.
Neptun	20. 12.	24. 12.	27. 12.	29. 12.
Minos	27. 12.	31. 12.	2. 1. 35.	5. 1. 35.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia)
s/s Lech	26. 12.	30. 12.	2. 1. 35.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia)
s/s Baltonia	19. 12.	23. 12.	25. 12.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia)
s/s Lublin	19. 12.	23. 12.	25. 12.
s/s Lwów	26. 12.	30. 12.	2. 1. 35.

Porty Gulfu — Gdynia
Gulf Ports (U. S. A. Cotton — and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Przyjazd Gdańsk/Gdynia
m/s Tampa		8. 11.	26. 11.		27. 12.
m/s Uddeholm		19. 11.	13. 11.	21. 11.	18. 12.
m/s Toronto	28. 11.	3. 12.	5. 12.		9. 1. 35

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania kawy

	Termin wyjścia	Przyjazd	
	Santos	Gdynia	Gdańsk
s/s Heracles	8. 11.	16. 12.	18. 12.
s/s Equator	20. 11.	20. 12.	22. 12.
s/s Atlanta	7. 12.	10. 1. 35	12. 1. 35

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

m/s	Pireus	Istambul	Izmir	Termin wyjścia Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haiffa	Palermo	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia-Gdańsk
Vikingland				18. 11.	24. 11.		28. 11.		18. 12.
Hemland		26. 11.	2. 12.	5. 12	12. 12.		6/8. 12.		5. 1. 35

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tanger — wychodzi z Casablanca 29. 12. — oczekiwany w Gdyni 15. 1. 35.

KONFEKCJĘ DAMSKĄ — MĘSKĄ — GALANTERJĘ — — WEŁNY — JEDWABIE — PŁÓTNA I. T. D, — —

KUPISZ NAJLEPIEJ TYLKO W FIRMIE

WOJCIECH MIKOŁAJCZYK

GDYNIA, ul. Świętojańska

ADAM TOMASZEWSKI

NOWOCZESNA ORGANIZACJA URZĄDZEŃ BIUROWYCH

GDYNIA

ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA

(W domu gdzie Izba Przemysłowo-Handlowa)

KONTA BANKOWE: KOMUN. KASA OSZCZĘDNOŚCI GDYNIA — — — — P. K. O. POZNAŃ NR. 212.758

TELEFON NR. 1055

Hurtowy i detaliczny skład papieru, materjałów piśmiennych i artykułów biurowych.

Księgowość przebitkowa.

Powiększywszy zakres działania, zaopatrzyłem skład swój w duży wybór towaru.

Dostawy do urzędów i biur po niskich cenach.

Korzystne źródło zakupu dla odsprzedawców.

JÓZEF FETTER SP. AKC.

Nabrzeże Polskie **GDYNIA — PORT** **Telefon Nr. 29-87**

Suszarnia i pakownia owoców oraz import i eksport tow. spożywczych i kolonjalnych

Feliks Guziewicz

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów, .Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — Tel. 10-25

TOWARZYSTWO SPEDYCYJNE

J. H. BACHMANN

Sp. z o. p.

Starowiejska 26 **GDYNIA** Telefony: 16-93, 16-94

Spedycja lądowa i morska — Specjalność: Przeładunek bawełny

Pacoszyński Michał

przysięgły rewizor ksiąg handlowych na obwód Izby Przemysł. — Handlowej w Gdyni, — biegły sądowy w sprawach handlowych i sprawach księgowości spółek akcyjnych oraz instytucyj bankowych.

(Accountant — Expert-Comptable — beeid. Bücher-Revisor)

Biuro buchalteryjno-rewizyjne i organizacyjne

w GDYNI — ul. Antoniego Abrahama 9 — Telefon Nr. 1294

Organizacja księgowości w przedsiębiorstwach wszelkiego rodzaju
Nadzór nad księgowością
Sporządzanie i analiza bilansów
Potwierdzanie bilansów
Opracowywanie sprawozdań rocznych
Reorganizacja i racjonalizacja księgowości
Prowadzenie ksiąg w abonamencie

Sprawy podatkowe. Księgowość przebitkowa i maszynowa. Prospekty bezpłatnie

TREŚĆ

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce **at Gdynia**

BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce **de Gdynia**

MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer **in Gdynia**

ROK III | GDYNIA 27 grudnia 1934 r. | NR. 35

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5.— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

POSTULATY KUPIECTWA POMORSKIEGO

Odbyty w dniu 8 grudnia 1934 r. Jubileuszowy Walny Zjazd Delegatów Zw. Towarzystw Kupieckich na Pomorzu w toku swych obrad nad położeniem kupiectwa pomorskiego uchwalił rezolucję, zawierającą ogólne postulaty, które poniżej podajemy. Postulaty te, jako wyrażające opinję całego kupiectwa pomorskiego, zasługują tem bardziej na uwagę, że zawarte w nich poglądy nie są odosobnione, lecz w zasadniczych zarysach są wyrazem opinji polskiego kupiectwa wogóle.

Analizując sytuację handlu pomorskiego, Zjazd stwierdza, że rok 1934 wykazuje w porównaniu z latami poprzedniemi pewne zahamowanie dotąd stale pogłębiającej się depresji. Oznaki te uwidaczniają się przedewszystkiem w przemyśle, ale nie przybrały one tak silnego wyrazu, ażeby sprowadzić widoczną poprawę w nader ciężkiem położeniu handlu pomorskiego. Przedewszystkiem nie odczuwa kupiectwo dotąd żadnego ożywienia z odcinka rolniczego, na którym ustawy oddłużeniowe nie zdołały jeszcze wydać rezultatów.

Ustawy oddłużeniowe dla rolnictwa wita zjazd z wielkiem zadowoleniem, jako postawienie na nogi najważniejszego konsumenta, nie może jednak nie zwrócić uwagi na skutki, jakie jednostronne oddłużenie będzie miało w stosunku do kupiectwa, będącego również wierzycielem rolnika. Kupiectwo bez asekuracji drugostronnej musi popaść w poważny konflikt z własnymi wierzycielami. Upłynnienie wierzytelności rolniczych kupca winno zatem być jaknajprędzej rozwiązane.

4-letni kryzys zniszczył w handlu ogromne wartości i wywołał, jako objaw, rozproszkowanie i rozdrobnienie warsztatów, których odporność finansowa osłabła. Przywrócenie siły finansowej kupca leży przedewszystkiem w interesie Skarbu Państwa i prawidłowego funkcjonowania aparatu rozdzielczego, w którym kupiec winien nadal zajmować dominującą rolę. Handel nie oczekuje w dziale odbudowy żadnej pomocy materjalnej ze strony Skarbu Państwa, a jedynie warunków, sprzyjających pracy kupca i pozwalających mu na odbudowę zniszczonych kapitałów obrotowych. Zagadnienie to jest wielkiej wagi z powodu potrzeby kapitalizacji wewnętrznej. Sprzyjające te warunki upatruje kupiectwo w pomyślnem rozwiązaniu następujących spraw generalnych:

1. zupełne scalenie podatku przemysłowego,
2. rozłożenie na długoletnie spłaty starych zadłużeń kupca w bankach państwowych i prywatnych przy niskiej stopie podobnie jak w rolnictwie,
3. znaczne i natychmiastowe obniżenie stopy dyskontowej bieżących kredytów w bankach państwowych i prywatnych,
4. gruntowna reforma podatku od nieruchomości w dostosowaniu do obniżonych wartości nieruchomości,
5. dalsza reforma świadczeń socjalnych przez poważne obniżenie stawek i uproszczenie manipulacji,
6. uznanie potrzeby rentowności warsztatów kupieckich i narastanie nowych kapitałów obrotowych, jako pomyślny

objaw kapitalizacji wewnętrznej i uzdrowienie handlu. Godziwy zysk kupca winien być dlatego otoczony opieką Państwa, gdyż zdrowy handel oznacza zdrowy skarb. Przy wszelkiego rodzaju obciążeniach i zarządzeniach ten wzgląd na rentowność handlu winien znaleźć odpowiedni wyraz.

ISTOTA I RODZAJE UMOWY O PRZEWÓZ MORSKI

Główną instytucją prawną w morskiej żegludze handlowej jest umowa o przewóz ładunku (charter, affretement, Frachtvertrag). Należność za uskutecznienie przewozu ładunku czyli przewoźne nazwano w nomenklaturze międzynarodowej „frachtem" (freight, fret, Fracht). „Le prix du transport des marchandises par mer porte le nom traditionel de fret" (Ripert, Droit maritime, wydanie 1922, t. II, str. 481). W obrocie morskim słowo fracht oznacza zatem należność za przewóz, podczas gdy w przewozie lądowym jest ono używane często w znaczeniu ładunku. Kontrahentami umowy o przewóz są wysyłający (Charterer, Freighter, Affréteur, Noleggiatore, Befrachter) i przewoźnik (shipowner, fréteur, locatore, noleggiante, Verfrachter). Zasadniczo niezależnie od umowy o przewóz sprawuje swoje czynności załadowca (shipper, chargeur, caricatore, Ablader). Jego zadaniem jest wykonać wszystkie czynności, związane z dostarczeniem ładunku na statek. Może on być zastępcą wysyłającego i działać w jego imieniu, lecz może on także — i to jest regułą — nawiązywać samoistny stosunek prawny z przewoźnikiem jako spedytor. Samoistny stosunek nawiązuje on zwłaszcza wtedy, jeżeli otrzymuje od armatora względnie kapitana konosament wystawiony na zlecenie. Na mocy tego dokumentu nabywa on, niezależnie od umowy przewozowej, zawartej z wysyłającym, prawo do otrzymania ładunku w porcie przeznaczenia. Jego prawo do odbioru ładunku trwa, dopóki jest on w posiadaniu wszystkich egzemplarzy konosamentu. Może się zdarzyć, że wysyłający i załadowca są w jednej osobie, zwykle jednak załadowca jest odrębną osobą i z reguły działa wtedy na zewnątrz w zakresie załadowania ładunku na statek w imieniu własnem. Wewnętrzny stosunek pomiędzy wysyłającym i załadowcą działającym w imieniu własnem może opierać się na różnych tytułach prawnych, w szczególności umowie ekspedycji. Poza osobą bezpośrednio zainteresowaną przewożonym ładunkiem jest uprawniony odbiorca ładunku (Consignee, réceveur, receptionnaire, la persona cui é diritta la spedizione, recivetore, Empfänger), który faktycznie *odbiera* ładunek w porcie przeznaczenia. Stoi on także zasadniczo poza umową o przewóz, gdyż nie jest kontrahentem tej umowy. Jego legitymacja do odbioru wynika albo z czarterpartji, jeżeli ona go wymienia jako upoważnionego do odbioru, albo, co stanowi regułę, z konosamentu. Odbiorcę w tem znaczeniu należy odróżnić od osoby, która według czarterpartji albo konosamentu *ma odebrać* dopiero w przyszłości ładunek, czyli t. zw. destynatarjusza (destinataire). Przy konosamencie imiennym destynatarjusz jest zgóry znany, natomiast w konosamencie na zlecenie jest on tak długo nieznany, dopóki się po odbiór ładunku ze statku nie zgłosi i swej legitymacji do odbioru nie wykaże.

Osoba, która zawiera z przewoźnikiem umowę o zaczarterowanie statku, nazywa się czarterer (Charterer). Istotną cechą zaczarterowania statku jest umowne przeznaczenie do przewozu całej lub częściowej przestrzeni statku. Natomiast przy umowie o przewóz drobnicy moment przeznaczenia do przewozu przestrzeni statku odpada.[1])

Specyficzną odmianą umowy o zaczarterowaniu statku jest t. zw. time - charter tj. umowa o zaczarterowaniu całego statku na pewien okres czasu. W tym przypadku osoba zawierająca umowę z przewoźnikiem (armatorem) nie staje się przedsiębiorcą żeglug. w rozumieniu § 511 kod. handl. niem. („Ausrüster"),[2]) gdyż armator zaczarterowanego statku zatrzymuje w swych rękach eksploatację i kierownictwo statku. Time - charter nie obejmuje kajuty kapitana.

Charakter umowy o przewóz ładunku nie da się podciągnąć pod jedną z typowych umów, unormowanych w prawie cywilnem. Według opinji, która ostatnio stała się powszechną, przeważa w tej umowie we wszystkich przypadkach charakter umowy o dzieło (locatio conductio operis), przewoźnik bowiem obowiązuje się do wykonania przewozu do portu przeznaczenia czyli zrealizowania ściśle określonego zadania.[3]) O najmie rzeczy (Sachmiete, Schiffsmiete) w ścisłem znaczeniu może w odniesieniu do statku być mowa tylko wtedy, jeżeli ktoś wynajmie statek dla swego użytku z prawem dysponowania statkiem i eksploato-

[1]) Przy umowach o przewóz drobnicy nie wystawia się z reguły żadnego dokumentu, stwierdzającego umowę, gdyż przewóz odbywa się na podstawie stałych taryf. Konosament dotyczący drobnicy nie jest dokumentem, stwierdzającym umowę, zaświadcza bowiem tylko załadowanie ładunku na statek i zawiera legitymację do odbioru. Szereg przepisów Khn. dotyczących umowy o przewóz ładunku np. o czasie załadowania, postojowem, frachcie stosunkowym (Distanzfracht) nie mają zastosowania do umowy o przewóz drobnicy.

[2]) „Ausrüster" oznacza armatora, eksploatującego obcy statek.

[3]) „Armateur s'engage a accomplir pour le compte d'autrui une tache determinée. La nature de contrat est une entreprise de transport" (Ripert, Droit Maritime, 1922, tom II str. 282).

wania go na własny rachunek. Przykładem takiego najmu jest wynajęcie statku obcego, celem prowadzenia eksploatacji statku na własny rachunek („Ausrüster", § 511 Khn).

Przy zaczarterowaniu statku możliwe jest, że wysyłający, który zawiera z armatorem umowę o przewóz, czyli t. zw. czarterer zawrze w odniesieniu do pewnej przestrzeni statku, przeznaczonej w umowie do przewozu, z postronną osobą dalszą umowę o przewóz ładunku, w szczególności drobnicy. Zachodzi wtedy umowa, zwana sousaffretement, Unterfrachtvertrag, którą, nie odbiegając od międzynarodowej nomenklatury, możnaby nazwać podfrachtowaniem. In dubio umowa taka jest dopuszczalna, o ile przez nią dotychczasowa sytuacja armatora jako przewoźnika, wynikająca z zawartej z nim umowy o zaczarterowanie statku, nie pogarsza się. W przypadku podfrachtowania armator z chwilą przyjęcia przez kapitana ładunku do przewozu odpowiada całym swym majątkiem morskim (statkiem i frachtem) za integralność przyjętego ładunku tudzież za przewóz ładunku (§ 662 Khn).

Cechy umowy o przewóz może posiadać umowa o holowanie statku (Schleppvertrag, contrat de remorquage, towage), w której przewoźnik obowiązuje się holować swym statkiem inny statek, barkę lub prom, bądź załadowane bądź próżne, mianowicie wtedy, gdy przedmiot holowany jest oddany pod całkowitą opiekę i kierownictwo armatora statku holującego względnie jego zastępcy, kapitana. W innych przypadkach holowania odnośna umowa może mieć charakter umowy o świadczenie usług, w szczególności umowy o dzieło. Ma to miejsce wtedy, jeżeli statek holujący i holowany zachowują każdy swe kierownictwo. Dawniejszą teorję, wedle której statek holujący i statek holowany tworzą ze swemi załogami, o ile chodzi o odpowiedzialność wobec osób trzecich, zawsze jedną całość, nowsza judykatura porzuciła, i to słusznie, gdyż w niektórych przypadkach nie odpowiada ta teorja sytuacji prawnej, w której obydwa statki się znajdują. Przy umowie o holowanie stosunek jednego i drugiego statku do osób trzecich, szczególnie, gdy chodzi o szkody wyrządzone wskutek zderzania się ze statkiem postronnym, należy zasadniczo rozpatrywać oddzielnie. Jedynie w tych przypadkach, gdy statek holujący służy większemu statkowi, którego holuje, wyłącznie jako mechaniczna siła popędowa, przyczem statek holowany wykonuje kierownictwo całej akcji holowniczej, statek holowany wraz z holującym można uważać, w stosunku do osób trzecich, zwłaszcza przy kolizjach statku, jako jeden statek, do którego należy kierować pretensje odszkodowaniowe.

Do zawarcia umowy o przewóz ładunku nie jest wymagana specjalna forma, lecz wystarczy ustne porozumienie. Jednakże przy zaczarterowaniu statku mogą strony według § 557 Khn żądać sporządzenia umowy na piśmie w postaci t. zw. czarterpartji (charter party, charte partie[4]). Dokument ten wystawia się z reguły przy zaczarterowaniu całego statku, w innych zaś przypadkach interesowani ograniczają się do wystawienia konosamentu. Czarterpartja zawiera szczegółowe postanowienia o przewozie ładunku, zapewnienia ze strony przewoźnika dotyczące samego statku, np. zapewnienia co do narodowości, szybkości, głębokości zanurzenia, klasyfikacji, nośności statku (dead-weight) etc. oraz specjalne klauzule, w szczególności dotyczące zwolnienia przewoźnika od odpowiedzialności za niektóre rodzaje utraty i uszkodzenia ładunku.

Ważność postanowień czarterpartji ocenia się zasadniczo według prawa miejsca jej wystawienia, a wydanie ładunku według prawa portu przeznaczenia ładunku. Jak w każdej umowie, tak i czarterpartji mogą strony umówić się jakiemu prawu ma ich stosunek umowny podlegać. Z samej okoliczności zredagowania dokumentu w takim lub innym języku nie wynika, że ma mieć zastosowanie prawo tego kraju, w którego języku dokument sporządzono. Zastosowanie do umowy o przewóz ładunku prawa jakiegoś kraju może wynikać z pewnych konkretnych okoliczności, towarzyszących zawarciu umowy, które wskazują na domniemaną wolę strony. Zwykle jednak strony umieszczają odpowiednią klauzulę jak np: „any question arising under this charter to be settled according to English law" albo „contrat, wherever made, to be construed by English law".

Prawa, wynikające z czarterpartji, mogą być przez jedną i drugą stronę przelewane na osobę trzecią. Zauważa się, że czarterpartja nie jest papierem wartościowym i nie może być wystawiona na zlecenie jak konosament, lecz jest tylko dokumentem dowodowym i nie może być tem samem zbywaną przez indos.

Do postanowień ogólnej natury należy w czarterpartji często zachodząca klauzula arbitrażowa, według której spory, wynikające z czarterpartji, podlegają rozstrzygnięciu w drodze arbitrażu, pozatem przy za-

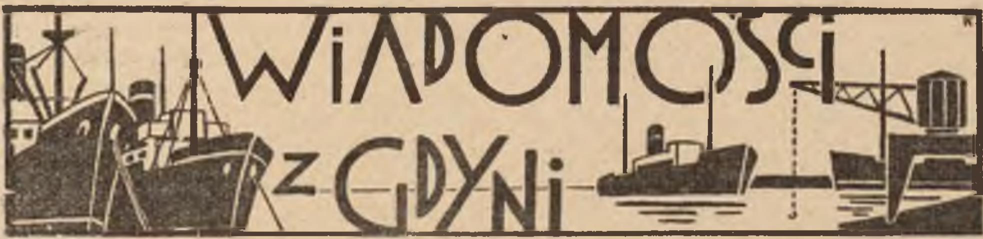
---

[4]) pochodzi od łacińskiego wyrazu carta partita. Dawniej panował zwyczaj, że dokument stwierdzający umowę o przewóz ładunku po podpisaniu go przez strony dzielono na dwie części, z których jedną otrzymywał kapitan statku, a drugą wysyłający. Druga połowa służyła jako legitymacja do odbioru ładunku w porcie przeznaczenia. Autor używa wyrazu czarterpartja, zbliżając się językowo do ang. wyrazu charter - party. Używany w niektórych pracach wyraz certe - partja wobec pierwowzoru carta partita nie da się uzasadnić. Zresztą przymiotnik certus (certa, certum) oznacza w języku łacińskim zupełnie co innego, niż słowo carta.

[5]) Czarterpartje spisywane są zwykle w języku angielskim, tak samo konosamenty.

czarterowaniu całego statku na pewien okres (time charter) t. zw. klauzula bunkrowa, w myśl której koszty węgla, zużytego przez statek podczas trwania umowy, ponosi czarterer. Do ogólnych klauzul czarterpartji należy także klauzula, w myśl której przewoźnik w stosunku do wysyłającego nie jest obowiązany do podstawienia statku w porcie załadowania jaknajbliżej do nabrzeża portowego, jeżeli nie jest to możliwe wskutek zachodzących przeszkód, np. płytkości wody. Klauzula ta nakłada koszty użycia t. zw. lichtug (barek pomocniczych), potrzebnych do naładowania ładunku na statek lub wyładowania na wysyłającego. W angielskich czarterpartjach brzmi odnośne postanowienie: „to proced to the port near thereunto. as she may safely get always afloat“, lub podobnie.

Dr. Władysław Sowinski.



ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W LISTOPADZIE 1934.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego *w listopadzie br.*, osiągnęły nienotowaną dotychczas liczbę: *685.349 t.* Obroty listopadowe stanowią dotychczasowy *rekord* pracy portu gdyńskiego.

W porównaniu do października rb. (627.806 t.) obroty towarowe zamorskie w listopadzie wzrosły o 57.543 t. (ca 9%). W zestawieniu natomiast z listopadem roku ubiegłego (622.785 t.) wykazują wzrost o 62.564 t. (ca 10%). Obroty listopadowe roku ubiegłego były trzecim z rzędu i ostatnim rekordem pracy portu gdyńskiego w 1933 r. Bijąc rekord obrotów 1933 r. obroty listopada b. r. stały się również dotychczas rekordowym obrotem 1934 r.

Na uzyskanie tak poważnych obrotów zamorskich złożył się przywóz: 93.319 t., oraz wywóz: 592.030 t.

Przywóz w listopadzie br. w stosunku do ubiegłego miesiąca października wzrósł o 28.200 t. (ca 45%), oraz w porównaniu do listopada ub. r. o 2.322 t. (ca 3.5%).

Wzrost przywozu w miesiącu sprawozdawczym wywołały w pierwszym rzędzie pozycje: owoce świeże — 2.559 t. (1.360 t.), owoce susz. 1.594 t. (491 t.), tytoń 478 (130 t.) śledzie 3.908 t. (3.238 t.), fosforyty 6.111 t. (brak w październiku), żywica — 703 t. (282 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 330 t. (199 t.), asfalt — 172 t. (6 t.), piryty — 15.138 t. (6.810 t.), złom żelazny — 24.598 t. (18.880 t.) miedź — 945 t. (765 t.), maszyny, aparaty i ich części — 173 t. (88 t.), szmaty — 492 t. (400 t.), papa, tektura i papier — 652 t. (418 t.), bawełna i odpadki — 7.115 t. (6.833 t.), juta — 1.368 t. (1.122 t.), wełna i odpadki — 1.141 t. (925 t.) Spadek importu wykazują tylko pozycje: korzenie — 99 t. (165 t.), kawa, kakao i herbata — 732 t. (1.168 t.), napoje alkoholowe pr. wina — 12 t. (209 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 1.357 t. (1.430 t.), nasiona oleiste różne — 5.565 t. (5.770 t.), oleje — 71 t. (139 t.), kauczuk — 385 t. (439 t.), garbniki — 476 t. (2.715 t.), rudy żelazne — 193 t. (2.174 t.), metale różne — 126 t. (192 t.), celuloza — 427 t. (679 t.)

Wywóz w miesiącu sprawozdawczym wyniósł 592.030 t. wobec 562.687 t. w październiku rb. oraz 531.788 t. w listopadzie 1933 r. W porównaniu z ubiegłym miesiącem wywóz w listopadzie wzrósł o 29.343 t. (ca 5%), oraz w stosunku do listopada ub. r. wzrósł o 60.242 t. (ca 11,5%).

Wzrost wywozu wywołały przedewszystkiem pozycje: węgla eksportowego — 494.735 t. (482.625 t.), węgla bunkrowego — 19.300 t. (13.363 t.), szyn kolejowych — 6.842 t. (2.356 t.), cukru — 15.345 t. (2.069 t.), zboża (żyta) — 586 t. (210 t.), bekonów — 2.278 t. (1.796 t.), wędlin — 206 t. (171 t.), ptactwa bitego — 359 t. (248 t.), masła — 49 t. (brak w październiku), makuchów — 1.850 t. (1.515 t.), mebli giętych — 338 t. (263 t.), papy, tektury i papieru — 963 t. (105 t.) i bawełny — 227 t. (64 t.)

Pewien spadek wykazują na wywozie w miesiącu sprawozdawczym pozycje: mąka ryżowa i pastewna — 495 t. (640 t.), ziemniaki — 76 t. (1.613 t.), sól — 20 t. (203 t.), jaja — 1.084 t. (1.311 t.), skóry — 38 t. (59 t.), deski i łaty — 8.242 t. (11.322 t.), wyroby z drzewa — 151 t. (238 t.), koks — 15.356 t. (20.402 t.), nawozy azotowe — 2.035 t. (2.910 t.), biel cynkowa — 118 t. (182 t.), metale różne — 2.032 t. (4.314 t.), rury żeliwne — 739 t. (1.266 t.), wyroby żelazne i stalowe — 2.411 t. (3.396 t.), cynk — 1.067 t. (1.165 t.), blacha cynkowa — 336 t. (336 t.), celuloza — 924 t. (1.283 t.) i materjały i wyroby włókniste — 449 t. (521 t.) W eksporcie listopadowym brak również po-

dobnie jak w październiku rb. pozycyj bali i słupów.

Zamorski obrót towarowy w listopadzie br. ilustruje szczegółowo następujące zestawienie:

Import (tony)

	listopad 1934 r.	listopad 1933 r.	Od początku roku 1934 stycz.-list.	Od początku roku 1933 stycz.-list.
ryż surowy	117	34	44.930	33.797
owoce świeże	2.559	2.913	20.423	21.212
owoce suszone	1.594	1.399	3.306	4.757
orzechy i migdały	214	1.366	658	2.336
korzenie	99	213	1.040	833
kawa, kakao herbata	732	1.081	9.018	13.280
tytoń	478	160	3.812	4.603
napoje alkoholowe prócz wina	12	82	331	630
śledzie	3.908	3.442	21.796	18.233
fosforyty	6.111	11.187	49.603	33.739
żużle Thomasa	—	—	40.909	44.997
sadze	33	183	571	1.093
tłuszcze zwierz. sur.	1.357	2.476	11.948	11.309
skóry	2.916	2.203	28.408	14.296
nasiona oleiste rożne	5.365	4.069	76.559	42.746
oleje	71	144	1.240	1.599
żywica	703	358	4.400	4.368
kauczuk	385	524	7.817	3.216
wyroby gumowe	17	14	713	541
tłuszcze i oleje rośl.	330	131	3.109	1.261
asfalt	172	1	1.685	1.745
garbniki	476	1.278	11.609	9.247
farby	37	7	258	414
ruda żelazna	193	80	21.461	23.454
piryty	15.138	5.759	66.377	40.074
złom żelazny	24.598	33.611	279.277	302.868
miedź	945	1.139	8.721	6.171
cyna	36	3	182	140
cynk	3	—	160	21
metale różne	126	295	3.631	1.362
wyr. żel. i stalowe	604	110	3.030	1.663
masz. apar. i ich części	173	285	2.087	1.185
samochody. motocykle i ich części	20	31	386	595
szmaty	492	411	6.185	3.001
celuloza	427	506	6.310	5.623
papa, tektura i papier	652	665	8.824	7.161
bawełna i odpadki	7.115	7.669[1]	75.676	[1]69.367
juta	1.368	1.619	11.074	10.957
len, konopie, sizal itp.	68	51	1.136	1.154
wełna i odpadki	1.141	1.234[2]	17.097	[2]13.914
różne	12.334	1.459	40.391	13.700
Razem	**93.319**	**90.997**	**900.149**	**799.256**

1) w 1933 r. — pozycja ta zawiera wyłącznie bawełnę.
2) w 1933 r. — pozycja ta zawiera wyłącznie wełnę.

Eksport (tony)

	listopad 1934 r.	listopad 1933 r.	Od początku roku 1934 stycz.-list.	Od początku roku 1933 stycz.-list.
zboże (żyto)	586		796	—
ryż	—	368	2.176	2.670
mąka ryż. i past.	495	505	5.432	6.233
ziemniaki	76	1)*	2.359	1)*
cukier	15.343	6.854	92.340	87.500
napoje alkoholowe	15	94	180	1.489
sól	20	332	1.854	3.540
bekony	2.278	2.851	22.322	36.269
wędliny	206	375	2.402	4.249
ptactwo bite	359	302	1.426	886
masło	49	2)*	2.712	2)*
jaja	1.084	1.254	13.894	11.336
makuchy	1.850	1.449	21.268	13.112
melasa	—	—	8.730	12
kości i mączka kostna	3)*	152	3)*	1.016
skóry	38	5	437	659
deski i łaty	8.242	14.233	187.569	226.036
bale i słupy	—	—	4.272	10.369
karbid	192	107	1.507	922
wyroby z drzewa	151	49	4.766	1.010
klepki	71	72	891	890
dykty	398	502	6.076	2.271
meble gięte	338	126	2.540	1.293
wyroby koszykarskie	23	39	356	241
węgiel eksportowy	494.733	454.974	4.682.755	4.025.343
węgiel bunkrowy	19.300	18.934	180.875	169.507
koks	13.356	10.340	168.364	53.964
brykiety	4)*	—	4)*	100
materjały pędne	—	—	—	8.480
saletra	2	5)*	1.657	5)*
sól potasowa	6)*	2.565	6)*	7.171
nawozy azotowe	2.035	4.823	21.649	20.946
soda	831	660	7.780	2.492
salmiak	46	13	300	81
bisulfat sodu	7)*	—	7)*	290
biel cynkowa	118	139	2.026	927
szyny kolejowe	6.842	1.546	43.165	24.169
metale różne	2.032	8)*	13.852	8)*
rury żeliwne	759	9)*	7.066	9)*
wyroby żel. i stalowe	2.411	373	21.173	2.936
żelazo surowe	10)*	—	10)*	2.046
cynk	1.067	1.477	8.041	10.038
blacha cynkowa	356	217	3.677	1.175
ruda manganowa	—	—	4.107	—
celuloza	924	459	6.719	3.035
papa. tektura i papier	963	866	12.358	7.695
bawełna	227	64	778	464
materjały i wyroby włókniste	449	105	5.004	2.593
różne	11.563	4.359	41.221	15.820
Razem	**592.030**	**531.788**	**5.619.332**	**4.771,275**

1)* — 10)* — pozycje te zawiera grupa różnych.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym r. b. w porównaniu z ubiegłym m. październikiem wykazuje znaczny wzrost tak pod względem ilości, jak i pojemności statków na wejściu oraz na wyjściu. Rekordowy miesiąc obrotów portu pozostaje tu w ścisłym związku z ruchem statków, dzięki którym te poważne ilości towarów zostały przy- i wywiezione przez port gdyński. Zawinęło do portu w listopadzie r. b. 420 statków o pojemności

403.639 n. r. t., wobec 380 statków o pojemności 358.303 n. r. t. w październiku r. b. Wyszło natomiast 397 statków o pojemności 382.583 n. r. t. wobec 391 statków o pojemności 376.269 n. r. t. w ubiegłym m. październiku. W porównaniu z tym samym m. listopadem ub. roku ruch statków również wykazuje wzrost tak pod względem ilości jak i pojemności statków. Pewien nieznaczny spadek ilości statków daje się zaobserwować jedynie na wyjściu. Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w listopadzie wyniósł 961,4 n. r.t. wobec 943,4 n. r. t. w październiku rb. i 805,7 n. r. t. w listopadzie roku ubiegłego. Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie — 33. wobec 39 w październiku. Średni postój statku — 48,7 godz. Ruch statków w miesiącu listopadzie rb. ilustruje szczegółowo następujące zestawienie:

Bandera	Przyszło ilość	Przyszło nrt.	Wyszło ilość	Wyszło nrt.
Polska	35	37.583	34	32.159
W. M. Gdańsk	3	2.364	3	2.364
Anglja	26	51.535	24	45.270
Danja	33	31.625	31	31.859
Estonja	8	4.629	7	3.835
Finlandja	25	28.821	23	25.824
Francja	1	1.661	4	10.961
Grecja	10	29.649	3	6.251
Holandja	11	6.962	10	6.325
Japonja	—	—	1	3.405
Litwa	1	591	1	591
Niemcy	63	40.636	61	43.618
Norwegja	42	32.632	41	33.240
Panama	1	147	1	147
Rumunja	3	7.108	2	4.820
Stany Ziedn. A. P.	8	24.940	7	21.772
Szwecja	115	76.891	107	73.591
Włochy	8	21.758	11	32.497
Z. S. R. R.	1	1.969	1	1.969
Razem	**420**	**403.639**	**397**	**382.583**

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja; Anglja, Niemcy, Polska, Norwegja, Danja, Finlandja, Włochy, Stany Zjednoczone Am. P., Grecja i t. d., wykazując pewne niekorzystne przegrupowanie Polski z 3-go miejsca (w październiku) na 4-te (w listopadzie). Niemiec z 2-go miejsca (w październiku) na 3-cie miejsce (w listopadzie) na korzyść Anglji. która po raz 1-szy w porcie gdyńskim wysunęła się na 2-gie miejsce (w listopadzie) z zajmowanego ostatnio (w październiku) 5-go miejsca. Korzystnemu przegrupowaniu uległa również Norwegja, wysuwając się z 8-go miejsca (w październiku) na 5-te miejsce (w listopadzie), na niekorzyść Danji. która zajęła obecnie 6-te miejsce. opuszczając swoje dawne 5-te (w październiku). Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 20 państw. wobec 19 bander w październiku rb.

Ruch pasażerów wobec zbliżającej się zimy zmniejszył się nieco. Przyjechało bowiem 234 pasażerów wobec 382 pasażerów w październiku rb. W tem przyjechało: 45 osób z Anglji, 19 — Danji, 10 — Holandji, 2 — Niemiec, 168 — Stanów Zjednoczonych A. P. i 10 — Szwecji. Wyjechało zaś 434 osoby wobec 456 osób w październiku rb. W tem wyjechało: 61 osób do Anglji. 2 — Danji, 8 — Estonji i 383 — Stanów Zjednoczonych A. P.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W LISTOPADZIE B. R.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły w listopadzie b. r. 92.496 ton towarów, co w porównaniu do października stanowi wzrost o 4430 ton. Z ogólnej ilości przewozów na wywóz przypadło 66.651,5 ton (w październiku — 59.936,5 ton) na przywóz 10.913 ton (w październiku — 13.427 ton) i na przewóz między obcemi portami i w tranzycie przez Gdynię 14.931.5 ton (w październiku 12.683 tony).

Statki Żeglugi Polskiej przewiozły ogółem 40.038 ton czyli o 3232 ton mniej niż w miesiącu poprzednim. Z tej ilości przewozów przypadło na linje regularne 18.596 ton i na trampy 21.462 tony, z czego wynika, iż w porównaniu z miesiącem poprzednim linje regularne wykazały wzrost przewozów o 1870 ton. natomiast trampy przewiozły o 5.102 tony mniej.

Z powyższej ilości towarów na wywóz przypadło 20.043 ton, czyli o 3833 ton mniej niż w październiku. na przywóz 8082 ton, czyli o 4436 ton mniej niż w październiku i wreszcie na przewóz między obcemi portami 11.931 ton, czyli o 5079 ton więcej niż w miesiącu poprzednim.

Przewozy na poszczególnych linjach kształtowały się w sposób następujący: na linji Rotterdamskiej przewieziono 9321 ton, co stanowi o 322 tony więcej niż w październiku, z tego przypadło na wywóz 3918 ton (mniej niż w październiku o 2216 ton) na przywóz 5257 ton (więcej niż w październiku o 2997 ton) i na przewóz między obcemi portami 146 ton (mniej niż w październiku o 259 ton). Na linji Antwerpijskiej przewieziono 4020 ton towarów (o 58 ton mniej niż w październiku) z czego na wywóz przypadło 2433 tony (więcej niż w październiku o 1019 ton). na przywóz 1192 tony (mniej niż w październiku o 1100 ton) i na przewóz między obcemi portami 395 ton (więcej niż w październiku o 22 tony). Przewozy na linji fińskiej wyniosły 3423 ton. co w porównaniu do października stanowi wzrost o 773 tony, z tej ilości na wywóz przypadło 2117 ton (więcej niż w październiku o 1389 ton), na przywóz 763 ton (mniej niż w październiku o 383 tony) i na tranzyt przez Gdynię 541 ton (mniej niż w październiku o 233 tony). Na linji Gdynia-Hamburg przewieziono razem 1832 tony (więcej niż w październiku 716 ton). z czego na

wywóz przypadło 964 tony (w październiku 232 tony) i na przywóz 868 ton (w październiku 967 ton).

Przewozy trampów Żeglugi Polskiej spadły z 26.564 ton w październiku, do 21.462 ton w listopadzie, przyczem na wywóz przypadło 10.413 ton (o 4977 ton mniej niż w październiku) i na przewóz między obcemi portami 10.849 ton, o 3349 ton więcej niż w październiku. Ładunek trampów w wywozie całkowicie stanowił węgiel, zaś w przewozie między obcemi portami 3300 ton węgla i 3349 ton rudy. Przywozu masowych towarów do Gdyni trampy Żeglugi Polskiej w miesiącu sprawozdawczym nie uskutecznily.

Statki linji Gdynia - Ameryka odbyły w ciągu miesiąca listopada 2 podróże, jedna do Ameryki i jedna z Ameryki. Podczas podróży do Ameryki przewieziono 757 ton towarów i 121 standartów drzewa oraz 346 pasażerów i 306 worków poczty. Z Ameryki przewieziono 799 ton towarów, 162 pasażerów i 127 worków poczty. W porównaniu do miesiąca poprzedniego przywóz towarów z Ameryki wzrósł o 296 ton wywóz zaś o 458 ton i 121 standartów drzewa.

Statki Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego przewiozly w listopadzie pomiędzy Gdynią i Gdańskiem z jednej strony a Londynem i Hullem z drugiej 7185 ton towarów, czyli o 180 ton mniej niż w październiku. Z ogólnej ilości przewozów na przywóz przypadło 2032 tony, czyli o 354 tony mniej niż w październiku, z czego do Gdyni 1188 ton (w październiku 1404 tony) i do Gdańska 844 tony (w październiku 982 tony); wywóz wyniósł 5153 ton, (więcej niż w październiku o 184 tony), z czego z Gdyni 2932 tony (więcej niż w październiku o 10 ton i z Gdańska 2221 ton. (więcej niż w październiku o 174 tony). Z poszczególnych artykułów wywozu z Gdyni bekony w dalszym ciągu wykazały wzrost z 1323 ton, w październiku, do 1572 ton w listopadzie, wywóz jaj spadł z 654 ton w październiku do 521 ton w listopadzie; szynek w puszkach wywieziono 101 ton. drobiu — 185 ton, blachy stalowej 98 ton, manufaktury 152 tony. Naogół zwraca na siebie uwagę różnorodność towarów wywiezionych do Anglji w miesiacu sprawozdawczym, naprz. z Gdyni do Londynu wywieziono 26 gatunków towarów a do Hull — 11 gatunków, m. in. krzesła i meble z drzewa giętego oraz wyroby koszykarskie. Wywóz z Gdańska wykazuje pewien spadek w stosunku do drzewa — w październiku — 1393 tony, w listopadzie 1140 ton, zato parafiny wywieziono w listopadzie 488 ton, gdy w październiku wywóz tego artykułu stanowił 320 ton.

Ilość drobnicy, przywiezionej do Gdyni i Gdańska wyniosła 2032 tony (w październiku 2386 ton) z czego na Gdynię przypadło 1188 ton (w październiku 1404 ton) i to z Londynu 655 ton i z Hull 533 ton; do Gdańska przywieziono drobnicy 844 tony (w październiku 982 tony) w tem z Londynu 310 ton i z Hull 534 tony.

4 statki Towarzystwa Polskarob odbyły w listopadzie 16 podróży, o 3 podróże więcej niż w październiku, wywożąc z Gdyni 40.696,5 ton węgla (w październiku 30.758 ton) i przewożąc między obcemi portami 3000,5 ton (w październiku 5781 ton); ogółem więcej przewozy statków Polskarob wyniosły 43.697 ton (w październiku — 36.539 ton). Z powyższej ilości węgla wywieziono do Szwecji 34.561,5 ton (w październiku — 16.231,5 ton), do Holandji 3135 ton (w październiku — 0) i do Norwegji — 3000 ton (w październiku — 6310 ton). Pomiędzy Methil a Sönderberg przewieziono w 1 podróży 3000.5 ton węgla. Statki Polskarob w miesiącu sprawozdawczym zawinęły do następujących portów: Slite, Norrköping (3 razy), Gefle (2 razy), Limhamu, Oxelösund, Landskronu, Göteborg (3 razy), Hallstavik, Amsterdamu, Tofte i z Methil do Sönderberg.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W LISTOPADZIE 1934 R.

Według informacji Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu w Gdyni, ruch budowlany w Gdyni przedstawia sie następująco:

Komisarjat Rządu wydał zezwoleń na budowę — 79, gdy w październiku wydano pozwoleń na budowę 34, a w listopadzie 1933 wydano pozwoleń na budowę 6.

W okresie listopada rozpoczęto budowli 17, gdy w październiku rozpoczęto budynków 23, a w listopadzie 1933 roku — 9, z tego stałych 15 i prowizorycznych 2. Z ogólnej liczby budynków rozpoczętych, to 15 mieszkalnych i 2 przemysłowe. Budynków mieszkalnych będzie 13 murowanych i 2 drewniane, przemysłowe 2 murowane. Kubatura budynków rozpoczętych wynosić ma 20.360 m³, z tego na budynki mieszk. przypada 20.053 m³. W rozpoczętych domach będzie 42 mieszkania o 148 izbach mieszkalnych, izb mieszkalnych ma być 52.

Według złożonych w Komisarjacie Rządu kosztorysów, koszt budowy wynieść ma 575.300 zł co dla budynków murowanych wytwarza przeciętną cenę za 1 m³ złotych 28,5.

W tymże okresie zakończono budynków 26, gdy w październiku zakończono budynków 21, a w listopadzie 1933 r. — 40. Z pośród zakończonych budynków wszystkie są stałe mieszkalne, murowane. Ogólna kubatura wynosi 41.388 m³. Ogółem oddano do użytku 97 mieszkań o 347 izbach mieszkalnych i 126 niemieszkalnych. Koszt budowy według kosztorysów wynosił 1.226.000 złotych, to jest przeciętnie po 30 złotych za 1 m³.

URUCHOMIENIE NOWEGO ODDZIAŁU URZĘDU CELNEGO W GDYNI.

W dniu 10 grudnia br. uruchomiony został Oddział Urzędu Celnego w Porcie na Molo Pasażerskiem w budynku firmy Warta.

Oddział powyższy działa na terenie: basenu węglowego (część północna), kanału wejściowego i części basenu im. Marszałka Piłsudskiego, należy tu zatem Molo Pasażerskie oraz nabrzeża: duńskie (pozostała część od urządzeń „Skarbopol" wyjąwszy), holenderskie, belgijskie, francuskie, portowe, pilotowe i część polskiego, mianowicie do magazynu „Cukroport" włącznie.

Oddział posługuje się telefonem nr. 17-67.

REKORDOWA PODRÓŻ PALERMO — GDYNIA.

Parowiec włoski Fior di Mandorlo w swej pierwszej podróży linjowej z portów italskich do Gdyni ustanowił rekord, przebywając przestrzeń Palermo — Gdynia w 9 i pół dniach. Godne jest uwagi, że rekord ustalony został nie dzięki zdobyczom techniki, lecz w wyniku zaprowadzenia linji bezpośredniej komunikacji Italja — Gdynia, której brak niezmiernie przedłużał transport niektórych towarów.

PRZEBUDOWA MOTOROWCÓW NA TURBINOWCE I ODWROTNIE.

W ostatnich dwu latach zaznaczyła się jaskrawo tendencja zwiększania szybkości statków linjowych na dalekich linjach, przyczem, prócz przebudowy kadłubów okrętów, zwłaszcza nadawania im „maierowskiego" dziobu oraz racjonalnej śruby zaczęto zastępować na szeregu statków motory główne spalinowe — parowemi maszynami turbinowemi i odwrotnie wbudowywać motorowe istniejące na linji Europa — Ameryka Połudn. turbinowych. Tak odmienna taktyka w celu uzyskania większej szybkości wymaga komentarza:

Turbina zwyciężyła, przynajmniej na statkach długodystansowych, — na odcinkach szybkości ponad 22—23 węzły. Najszybsze motorowce „Venus" na linji Bergen — Newcastle i „Prince Baudouin" na linji Ostende — Dover nie są długodystansowcami. To też instniejące na linji Europa — Ameryka Południowa motorowce wyrzucają motory i stawiają turbiny, chcąc przejść z szybkości 17 — 19 węzłowej na 22 — 24 węzły. To samo się wkrótce zaznaczy na linji Europa — Daleki Wschód, dokąd przesunięto na razie motorowce (Italja), ażeby torować drogę jeszcze szybszym turbinowcom.

Natomiast tam gdzie się przechodzi z szybkości 13 — 15 węzłowej na szybkość 16 — 20 węzłową odbywa się zamiana tłokowców i turbinowych parowców na motorowce. Widzimy ten proces, zaznaczony już od szeregu lat, na licznych linjach: szwedzkich, duńskich, holenderskich, francuskich i innych.

Wynikiem tego procesu, który ma nie tylko podłoże rywalizacji o szybkość, lecz i głębokie podstawy ekonomiczne — o oszczędność przy równej szybkości, będzie prawdopodobnie ustalenie standardowych typów: motorowego dla 18 — 20 węzłowej szybkości i turbinowego dla 22 — 25 węzłowej i wyżej, co już zresztą wyraźnie się zaznaczyło. Jak jeden tak i drugi typ może się rozwijać z zastosowaniem przekładni elektrycznej (statki turboelektryczne i diesloelektryczne) co również się zaznacza w rzeczywistości, zależnie od warunków i wymagań specjalnych.

HOLANDJA BĘDZIE BUDOWAĆ TRANSATLANTYK.

Holland America Lijn ze swym jedynym turbinowcem „Statendam", który wobec znacznego postępu w technice i wskutek rywalizacji linij transatlantyckich zdążył w ośmiu latach bardzo poważnie się zdeklasować ubiega się o uzyskanie subwencji rządu na budowę „drugiego Statendamu", przy licznych przychylnych komentarzach prasy holenderskiej. Sprawa już jest ostatecznie zdecydowana: statek budowany będzie, ale z wynurzeń rządowych wynika, że Holandja zatrzyma się na umiarkowanej szybkości i liczyć będzie na pasażerów nie wymagających skrajnej szybkości kosztem wygórowanej ceny biletu. O zamówienie ubiegają się stocznie: Blom i Voss w Hamburgu i Harland i Wolff w Belfaście. Ta ostatnia stocznia zbudowała „Statendam".

LINJA DECENTRALIZACYJNA W NIEMIECKIEJ MARYNARCE HANDLOW.

W stanowczych i ostrych słowach minister komunikacji Niemiec potępił w publi-

kacji urzędowej z 11 grudnia „mamutowe koncerny w żegludze morskiej", które są mniej zdolnemi przeciwstawić się trudnościom kryzysowym aniżeli przedsiębiorstwa średniej wielkości lub mniejsze. Rząd solidaryzuje się z opinją, że koncern Hapag-Lloyd, który w r. 1933 jeszcze posiadał 70% tonażu niemieckiego musi zostać zmniejszony do rozmiarów wygodnych dla administrowania i wydzielić w tym celu ze siebie te przedsiębiorstwa i filje, które przyłączył był do siebie dopiero w ciągu lat ostatnich. Poglądy rządu podzielają burmistrzowie miast Hamburga i Bremy, którzy widzą rozwiązanie w rozczepieniu tych koncernów na szereg mniejszych przedsiębiorstw opartych o stare hanzeatyckie centra żeglugowe w Hamburgu i Bremie. Linja północnego Atlantyku ma być wydzielona w osobne przedsiębiorstwo wewnątrz koncernu Hapag-Lloyd.

Inaczej ma się sprawa z linjami prowadzącemi do wschodniego wybrzeża Ameryki Południowej i do Afryki. Te mają zostać całkowicie wydzielone z wielkiego koncernu. Sprawa już jest całkowicie opracowana i wyznaczone są warunki wydzielenia tych linij. Niezależnemi prywatnemi przedsiębiorstwami staną się (nanowo): Hamburg London Linje wraca do Kirstena Hamburg-Rhein Linie, Svenska Line i Ippen Linie. — Również proces wchłaniania Argo Reedesrei A. G. i Mathies Reederei A. G. przez Norddeutscher Lloyd zostanie powstrzymany i przedsiębiorstwa zachowają samodzielność.

LINJA RED STAR LINE ANTWERPJA — NEW YORK ZWINIĘTA.

Z dniem 1 stycznia Red Star Line, utrzymująca komunikację Antwerpja — New York zostaje całkowicie zwinięta. Cie Maritime Belge i Black Diamond Steamship Corp. wspólnie wypełniają wytworzoną lukę, organizując w nowym roku 10-dniowe odjazdy zamiast dotychczasowych 15-dniowych.

REORGANIZACJA SZWEDZKIEGO PILOTAŻU.

Rząd szwedzki projektuje gruntowną reorganizację pilotażu. Podstawą tej reorganizacji ma być zwolnienie od przymusowego pilotażu statków o pojemności poniżej 100 ton. Zarządzenie to pozwoli znieść 18 z pośród 95 istniejących stacyj pilotowych. Również wycofane będą 4 statki latarniowe.

Wiadomości celne, importowe i eksportowe

OPŁATY CELNE PRZY IMPORCIE TOWARÓW STATKAMI SZWEDZKIEMI W PORTUGALJI.

W dniu 19 października podpisana została w Lizbonie deklaracja portugalsko-szwedzka w sprawie zrównania bander obu krajów, ogłoszona w „Diario do Governo" z dn. 24 bm. Nr. 250.

Obie strony przyznają sobie wzajemnie z mocą obowiązującą wstecz od dn. 15 sierpnia b. r. zrównanie bander, przyczem odnośny artykul (1) zredagowany został w deklaracji w sposób podobny jak w innych, zawartych ostatnio przez Portugalję umowach w tej sprawie. W ten sposób towary, przychodzące do Portugalji statkami szwedzkiemi, opłacać będą niepodwyższone stawki celne.

REGLAMENTACJA HANDLU ZAGRANICZNEGO W RUMUNJI.

W dn. 19 listopada podpisany został i opublikowany dekret królewski Nr. 3061/1934. Według wspomnianego dekretu produkty kategorji I: produkty naftowe, zboża i drzewo, będą mogły być eksportowane tylko wtedy, gdy zapłata za nie będzie dokonywana w walutach wolnych. Kwoty 40%-we wartości eksportu przedstawiają 40 procent całości eksportu rumuńskiego z tem, że Ministerstwo Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Rumuńskim Bankiem Narodowym ustali procent, który będzie zatrzymywany z eksportu do każdego kraju poszczególnie. W układach handlowych i płatniczych, które zostaną zawarte, będą mogły być wprowadzone wyjątki od tej zasady.

W myśl dalszych przepisów dekretu uważane są za zaległe płatności za towary, które zostały wprowadzone i niezapłacone do 1 listopada 1934 r. Zapłata za towary importowane w ramach nowych postanowień ma być dokonana najwyżej w ciągu 30 dni od wizy Banku Narodowego na certyfikacie importowym. Po tym terminie importer traci prawo otrzymana dewiz na zapłatę towarów importowych i będzie musiał uzyskać nowy certyfikat importowy. Zniesiono postanowienia (str. 5—6), które ustalały, że przekazywanie dewiz posiadaczom certyfikatów importowych będzie się odbywało za aprobatą wydziału Reglamentacji Handlu Zagranicznego oraz że urzędy celne będą wystawiać certyfikaty importowe na 60% wartości dokonanego eksportu.

Okólnik Ministerstwa Finansów do urzędów celnych z dn. 16 listopada, który zawiera szczegóły co do stosowania nowych zasad

reglamentacji handlu zagranicznego, został ogłoszony do dn. 27 listopada 1934 r. Okólnik ten postanawia, że Rumuński Bank Narodowy bierze na siebie inkasowanie dewiz, wynikających ze sprzedaży towarów eksportowanych, za pośrednictwem upoważnionych banków, które zbierać będą dokumenty eksportowe i przedstawiać je Bankowi Narodowemu dla kontroli i inkasa dewiz. Urzędy celne mają pozwalać na eksport tylko wtedy, gdy eksporter przedstawi kopję listu przewozowego lub konosamentu, zawierającego wizę Banku Narodowego. Przy niektórych urzędach celnych będą funkcjonowały Komisje Kontroli wartości towarów eksportowanych.

Naogół, wejście w życie nowej reglamentacji natrafia jeszcze na duże trudności praktyczne, co powoduje wielką płynność wydawanych zarządzeń wykonawczych.

Z ostatnich zarządzeń w tej dziedzinie zasługują na uwagę:

1) skontyngentowanie wszystkich nieskontyngentowanych dotychczas artykułów, których import roczny przekracza 1 miljon lei, oraz wszystkich tych artykułów, które zastępują lub mogłyby zastąpić artykuły skontyngentowane, za wyjątkiem jednak niektórych narzędzi rolniczych. Zostało skontyngentowanych w ten sposób ponad 180 pozycyj rumuńskiej taryfy celnej, tak, iż praktycznie biorąc w chwili obecnej cały import rumuński jest skontyngentowany. Dokładna lista artykułów skontyngentowanych nie została jeszcze opublikowana;

2) ustalenie zasad wyznaczania kwot kontyngentowych na r. 1935 a mianowicie:

kwoty na surowce wyniosą 80% kwot roku 1934,

kwoty za półfabrykaty 70%,

fabrykaty wielkiej konsumcji 50%,

artykuły zbyteczne 40%.

Kwalifikacja towarów pomiędzy powyższe cztery kategorje zostanie ustalona dodatkowo;

3) projekt podwyższenia opłat kontyngentowych, które służą na zasilanie funduszu premij eksportowych. P. I. E.

REGULOWANIE CEN W NIEMCZECH.

W ostatnich miesiącach ujawniła się w Niemczech zwyżka cen szeregu artykułów. Wskaźnik cen hurtowych, który w lecie 1933 roku wynosił 90, podniósł się z końcem października 1934 r. do 101,3. Biorąc szacunkowo, ¼ zwyżki przypada na wzrost cen surowców, a ¾ na wzrost cen surowców zagranicznych. Brak dewiz a ponadto niewystarczające zbiory tegoroczne powodują zarówno wzrost kosztów utrzymania, jak i wzrost cen przemysłowych, z drugiej zaś strony drożyzna towaru krajowego przy równoczesnem rozszerzeniu zbytu na rynku wewnętrznym utrudnia eksport.

Zabiegi rządu w kierunku zwalczania zwyżki cen i ich regulacji znalazły wyraz w powołaniu do życia urzędu Komisarza nadzoru cen. Komisarzem został Dr. Goerdeler. Pierwszym etapem akcji rządowej jest ogłoszone w Reichsgesetzblatt Nr. 125, część I z dnia 16. 11. br. rozporządzenie Komisarza cen z dn. 12. 11. br. w przedmiocie cen związanych i przeciwko podrożeniu pokrycia zapotrzebowania.

Rozporządzenie to ustanawia, iż związki i inne instytucje (stowarzyszenia) prawa publicznego bądź cywilnego mogą tylko, z chwilą wejścia w życie rozporządzenia, za zezwoleniem komisarza lub za zezwoleniem przez niego upoważnionej instytucji. — ustalać, umawiać lub zalecać ceny, minimalne marże na przeróbkę, minimalne marże handlowe, maksymalne rabaty, bądź minimalne dodatki, w krajowych obrotach na przedmioty najważniejszego codziennego zapotrzebowania i najważniejszych świadczeń do pokrycia codziennego zapotrzebowania.

Postanowienia powyższe dotyczą zarówno producenta i hurtownika, jak również gdy chodzi o ceny detaliczne.

Ponadto rozporządzenie zaznacza, że przejście towaru od wytwórcy do spożywcy poprzez pośrednictwa wszelkiego rodzaju, nie może być utrudnione, spóźnione bądź też powodować podrożenie towaru. O ile tego rodzaju pośrednictwo ma wystąpić, gospodarczo jednakże jest zbyteczne, niezbędne jest zezwolenie Komisarza cen dla każdego wypadku z osobna.

Postanowienia końcowe mówią o karach, jakie są przewidziane w razie naruszenia przepisów. Rozporządzenie weszło w życie w dniu ogłoszenia.

WARUNKI ZBYTU SKRZYŃ DO ALGIERU.

Skrzynie używane są w Algierze jako opakowanie do przewozu tytoniu, wina w butelkach, nowalij, oraz jako skrzyneczki do fig i daktyli; ta ostatnia forma opakowania jest standaryzowana.

Skrzynie dostarczane są konsumentom, t. j. eksporterom nowalij, wina i owoców jako niezłożone, odbiorcy sami zajmują się montażem.

W Algierze brak jest kupców wyspecjalizowanych w handlu opakowaniem drewnianem.

Na taką sytuację rynkową wpłynął fakt usunięcia przez miejscowe fabryki przed paru laty kilku fabryk francuskich, które w swoim czasie eksportowały do Algierji skrzynie i tzw. „billots" (opakowanie w formie ściętego ostrosłupa o podstawie owalnej; dna są

pełne, a ścianki boczne z nieprzylegających deseczek). Produkcja miejscowa powodzenie swe zawdzięcza w pierwszym rzędzie kosztom robocizny tubylczej, niższym, niż we Francji.

Ponadto miejscowi producenci wprowadzili zwyczaj bezpośredniego zwracania się do odbiorcy, obywając się bez pośrednika handlowego: również ci pośrednicy, którzy sprzedawali drewniane opakowania na rachunek firm francuskich, znikli z rynku z chwilą gdy one nie potrafiły się na nim utrzymać.

Powyższe tłumaczy brak w Algierji organizacji handlowej dla tego towaru.

Miejscowe fabryki prowadzą między sobą walkę, która jednak nie może trwać długo.

Wystarczy przytoczyć, że np. za „billot" 14-to calowy, który kosztował przed rokiem frs. 2,70, płaci się obecnie frs. 1.60: skrzynia o pojemności 12 butelek 0.75 litrowych kosztuje 6—7 frs. (ceny półhurtowe i detaliczne).

Jak widać, warunki zbytu nie są pomyślne, niemniej jednak Konsulat R. P. w Algierze jest w kontakcie z firmami, któreby można zainteresować towarem polskim.

Konsulat R. P. w Algierze.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU CEBULI DO SZWECJI.

Import cebuli do Szwecji wyniósł w 1932 roku 4.315.283 kg, a w 1933 r. — 3.862.256 kg; pochodzi on głównie z Egiptu, Holandji, Węgier, Hiszpanji i Niemiec, w mniejszych ilościach również z Polski. Import cebuli polskiej stanowił w 1932 r. — 70.000 kg. a w 1933 r. 32.000 kg.

Ograniczeń kontyngentowych w Szwecji niema. Istnieje jednak obowiązek przedstawiania przy imporcie świadectwa instytucji państwowej, stwierdzającego, że miejscowość, z której cebula pochodzi nie była nawiedzona przez raka ziemniaczanego. Świadectwo to musi być zawizowane przez Konsulat szwedzki.

Szwecja importuje przeważnie cebulę białą i żółtą.

Do konsumcji i wyrobu przetworów mięsnych (wędlin) używana jest cebula zwykła pochodzenia węgierskiego, holenderskiego, egipskiego i niemieckiego, o przekroju 4—5 cm. oraz cebula wielka, pochodzenia hiszpańskiego o przekroju 6 cm.

Cebulę średnią i większą importuje się w workach po 50 kg.

Ceny przedstawiają się następująco, według ostatnich notowań (wraz z opakowaniem):

Holandja — cebula żółta 50 kg fob. Amsterdam Fl. hol. 1,75

Węgry — cebula „macco" 100 kg cif Malmö kor. szw. 13,75

Egipt — cebula żółta 50 kg cif porty szwedzkie — 10.

Węgry — sadzonka 100 kg cif Malmö koron szw. 150.—

P. I. E. posiada wykaz najpoważniejszych importerów cebuli. Zaznaczyć należy, że przywóz sadzonek i nasion niema poważniejszych widoków.

Według opinji fachowców import cebuli z Polski miałby szanse powodzenia w razie dostawy dobrego towaru. Dla transportu nadawałby się statek szwedzki „Marieholm". Koszt przewozu nie powinienby wynieść więcej niż 20 koron za 100 kg. Ceny należy oferować, włączając koszt opakowania.

Czosnek natomiast nie interesuje importerów szwedzkich, jest on używany nie dla celów konsumcyjnych, a jedynie lekarskich.

P. I. E.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 DO 27 LISTOPADA 1934 R.

ARGENTYNA. Przy wywozie wełny zostały ustalone nowe normy kontroli dewizowej.

AUSTRJA. Podwyższone opłaty licencyjne od paszy przedstawiają się obecnie następująco: opłaty licencyjne na buraki pastewne, suszone, płatki buraczane, odpadki mięsne i rybne, otręby, odpadki ryżowe, za wyjątkiem wytłoczyn z winogron, plewy, wytłoczyny 3 szyl. od 100 kg, na owies, kukurydzę, jęczmień i mąkę pastewną — 4 szyl. (dot. 3 szyl.)

Z dniem 22 listopada weszły w życie zwyżki cła na surowy olej ziemny (poz. 123 i uwaga do tejże poz.), olej gazowy (124 d) w wysokości 2 kor. zł. od 100 kg. Cła na naftę, benzynę i produkty z oleju ziemnego pozostają bez zmiany.

BELGJA. Organizacje gospodarcze występują z projektem zniesienia ograniczeń kontyngentowych w zakresie importu masła oraz fajansu i porcelany.

CZECHOSŁOWACJA. Rząd czechosłowacki zamierza przeprowadzić od dnia 1. 1. 1935 dalsze ujednostajnienia przepisów w zakresie pozwoleń przywozowych i dewizowych.

Ustawa z dnia 16 listopada 1934 roku wprowadza zarządzenie, na mocy którego przy imporcie artykułów podpadających pod poz. 36 c (drzewa i krzewy) władze celne mogą żądać od importera zaświadczenia od firmy dostarczającej, że zadeklarowany w deklaracji celnej towar stanowi istotnie drzewa i krzewy. W wyżej wymienionej ustawie podany jest też wzór takiej deklaracji.

FRANCJA. Według inforacyj prasy, rząd francuski projektuje wprowadzenie czterokrotnej zwyżki cła na następujące artykuły: tłuszcze zwierzęce (poz. 30), oleomargarynę (31), ryby marynowane (47), tran rybi (51), oleje (110 A, B, 110 bis A i B): glicerynę 0196), kwas oleinowy (0217 i 0218), kwas stearynowy (0219), farby i lakiery (298 i 298 bis), rozmaite farby drukarskie (299 bis), farby olejne (308), perfumerję (311), mydło (312), świece (321), wyroby z wosku i stearyny (322), linoleum (385 i 385 bis), skóry garbowane (476 bis) i rękawiczki (484).

Dekretem z dnia 7 listopada 1934 r. skontyngentowany został import żarówek (poz. 361), z wypompowanem powietrzem o wadze jednej sztuki powyżej 15 gr, jak również żarówek wypełnionych gazem. Dla pierwszych ustalono kontyngent globalny w wysokości 137 q, dla drugich 235 q w stosunku do „autres pays". Wyczerpane zostały kontyngenty m. in. na artykuły porcelanowe dla izolacji elektrycznej (poz. 347 bis A): skóry garbowane (koźle, poz. 464 bis), obuwie domowe wszelkiego rodzaju (482 bis): łączniki do rur (367), kapelusze filcowe i pilśniowe (626, 627).

HISZPANJA: W dniu 3. 11. 34. ogłoszony został dekret Min. Przemysłu i Handlu z dnia 1. 11. 34. który upoważnił Międzyministerjalną Komisję do spraw handlu zagranicznego do ustalania kontyngentów dodatkowych dla tych państw traktatowych, które udzielą odpowiednich kompensat Hiszpanji. Dekret zaznacza, że przyznawanie kontyngentów dodatkowych uzależnione jest ściśle od potrzeby gospodarczej kraju.

W związku z nadmierną podażą na rynku hiszpańskim skrzyń zmontowanych lub nie, wydane zostało rozporządzenie ministra przemysłu i handlu, na mocy którego zniesiony został w dniu 8 listopada 1934 r. tymczasowy bezcłowy import tych towarów.

INDJE BRYTYJSKIE. Projektowaną jest zwyżka cła na przędze wełniane z 30 na 35 proc. ad valorem, dywany, koce z 30 na 50 proc. ad valorem.

INDOCHINY. Wprowadzone dekretem z dnia 30 marca i 4 czerwca 1934 r. zmiany we francuskiej taryfie celnej na ser rozszerzone zostały na Indochiny. Jednocześnie zaczęły obowiązywać w Indochinach zmienione w taryfie celnej francuskiej cła m. in. na pierniki itp. (poz. 75), macę (poz. 75), grysik (poz. 76) gluten (76 ter) i dekstrynę (319 ter).

IRLANDJA. Rozporządzeniem z dnia 10 listopada wprowadzone zostały zwyżki cła na próżne naczynia szklane z 2³/₈ na 3¹/₂ proc. ad val. Również dekretem z dnia 9 listopada 1934 podwyższone zostało cło na łączniki do kanalizacji, na wyroby toaletowe kosmetyczne i perfumerję.

MALTA. Ustanowione zostały kontyngenty na okres od 7 maja do 31 grudnia 1934 r. na materjały włókiennicze w kawałkach, zawierające 50 proc. lub więcej bawełny lub sztucznego jedwabiu w wysokości 822.000 yardów dla Japonji i 30.000 yardów dla innych państw.

NIGERJA. Z dniem 22 października 1934 r. weszły w życie następujące zmiany w taryfie celnej: wprowadzoną została dodatkowa opłata celna w wysokości 10 proc. ad valorem na wszystkie importowane towary za wyjątkiem rumu, ginu i benzyny. Cło na benzynę podwyższone zostało z 8d na 10d od galona. Cło na ryby suszone podwyższone zostało z 2 na 6d od 100 lb.

NOWA ZELANDJA. Dekretem z dnia 8 października 1934 r. obniżone zostało z 9/40 do 1/20 cło dodatkowe na specjalnie niewymienione zgruba obrobione drewno dębowe.

PARAGWAJ. Dekretem z dnia 22 listopada 1934 z mocą obowiązującą od 1 grudnia 1934 r. podwyższone zostały o 50 proc. stawki celne na wszystkie towary.

RUMUNJA. — Prasa czerniowiecka zamieściła wiadomość o podwyżce kursów walut obcych na t. zw. „czarnej giełdzie", co wynika z trudności w uzyskaniu obcych walut z Rumuńskiego Banku Narodowego. W dniu 12. 11. 34 notowano w obrotach prywatnych dolar USA. — 146 lei, frank szwajcarski 46—47 lei, złoty polski — 26—27 lei.

EL SALVADOR. Rozporządzeniem z Nr. 67 ogłoszonem w Diario Official z dnia 27 sierpnia 1934 r. ustanowiona została klasyfikacja państw opłacających cło według trzech taryf tj. maksymalnej, średniej i minimalnej. Między innemi do państw opłacających stawki celne według taryfy minimalnej należy również Polska.

STANY ZJEDNOCZONE A. P. Zniesiony został system licencyjny przy obrocie dewizowym i kredytowym z zagranicą. W związku z tem przekazywanie należności zagranicę nie podlega ograniczeniom, z wyjątkiem wysyłek złota i srebra. W ten sposób straciły moc obowiązującą przepisy dekretu ze stycznia 1934 r., który miał przeciwdziałać ucieczce kapitałów.

Rząd Stanów Zjednoczonych zaprosił do rozpoczęcia rokowań handlowych rządy następujących krajów: Haiti, Kolumbji, Brazylji, Costa Rici, Gwatemali, Hondurasu, Nikaragui, Salwadoru, oraz z krajów europejskich: Szwecji, Hiszpanji, Belgji i Szwajcarji.

SZWECJA. Zakaz importu kukurydzy i innych pasz został przedłużony do 1 kwietnia 1935 r. Jednocześnie rząd, na wniosek Urzędu Zbożowego, podniósł stosunek domieszki pasz szwedzkich w zakresie kukurydzy z 70 proc. na 85 proc., a jednocześnie procent owsa szwedzkiego przy wyrobie mąki i kaszy z 70 proc. na 95 proc. na okres do końca br.

TUNIS. Wprowadzona we Francji dekretem z dnia 10 sierpnia czteroprocentowa zwyżka stawek celnych, rozszerzona została również na Tunis.

UNJA POŁUDN. - AFRYKAŃSKA. Wprowadzone zostały ulgi celne na jęczmień browarny; pozatem wydaje się specjalne zezwolenia importowe, co wynika z dającego się odczuwać braku jęczmienia. Cena piwa ma pozostać niezmieniona.

WĘGRY. Rozporządzeniem z dnia 10 listopada 1934 r. z natychmiastową mocą obowiązującą wprowadził rząd reglamentację importu jaj (poz. 27).

OBOWIĄZEK WYSYŁANIA PRZY WYWOZIE DO KANADY FAKTUR I ZAŚWIADCZEŃ WALUTOWYCH.

Przy wywozie do Kanady istnieje obowiązek przesyłania odbiorcom w Kanadzie faktury ściśle według wzoru, ustalonego przez władze celne Kanady. Nieprzesłanie przepisanej faktury (invoice) uniemożliwia kanadyjskiemu odbiorcy podjęcie towaru z komory celnej, naraża go na koszta składowego oraz wpływa niejednokrotnie ujemnie na dokonanie tranzakcji z polskimi eksporterami, szczególnie w wypadkach towaru sezonowego. Zwłoka w otrzymaniu faktury może spowodować odmowę odbioru towaru przez firmę kanadyjską, dla której towar sezonowy traci w ten sposób całkowicie swe znaczenie.

Konieczność dołączenia właściwej faktury obowiązuje również przy przesyłaniu firmom kanadyjskim próbek wyrobów obcych. Do przepisu tego eksporterzy polscy stosują się bardzo rzadko i nie przesyłają odbiorcom w Kanadzie wypełnionych kanadyjskich „invoices."

Niezależnie od faktur eksporter polski winien przesłać swemu odbiorcy w Kanadzie wraz z rachunkiem zaświadczenie walutowe według wzoru ustalonego. Wzory zaświadczeń tych oraz faktur znajdują się w Państwowym Instytucie Eksportowym. P. I. E.

Możliwości handlowe i eksportowe

Firma niemiecka zakupująca towary dla Ameryki interesuje się dostawami szkła, porcelany i wyrobów ceramicznych. P/29956/21/Ż.

Agent palestyński zajmie się przedstawicielstwem polskich firm eksportowych, produkujących cały szereg artykułów. E. 29346/4E/Ch.

Firma angielska interesuje się zakupem szklanych kloszy do lamp elektrycznych 29628/65/Sz.

Firma finlandzka interesuje się zakupem artykułów opatrunkowych (plastrów, bandaży) za wyjątkiem waty. 29312/59/Sz.

Firma norweska pragnie zakupić w Polsce obcasy gumowe, rury żeliwne i ciągnione, łączniki, mieszankę benzynowo - spirytusową oraz biel cynkową. 29779/4D/Sz.

Firma czechosłowacka interesuje się importem artykułów farmaceutycznych i kosmetycznych z Polski. P/29927/47/Z.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Sprawy podatkowe

ULGI PRZY NABYWANIU ŚWIADECTW PRZEMYSŁOWYCH NA ROK 1935.

Na podstawie art. 39 ustawy o państwowym podatku przemysłowym (Dz. U. R. P. z z 1934 r. Nr. 76, poz. 716) Ministerstwo Skarbu zarządziło następujące ulgi przy nabywaniu świadectw przemysłowych na rok 1935.

I. Z urzędu (bez podań płatnikom) zezwala się prowadzić:

A. *przedsiębiorstwa handlowe* (Cz. II lit. A. taryfy stanowiącej załącznik do art. 23 ustawy) z wyłączeniem przedsiębiorstw wymienionych pod lit. B i C niniejszego okólnika:

1) na podstawie *półrocznego* (zamiast całorocznego) świadectwa przemysłowego *kategorji I handlowej* — przedsiębiorstwa wymienione w rozdz. XVI kat. I (przedsiębiorstwa kinematograficzne), o ile wysokość ustalonych obrotów za 1933 r. nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty *200.000 zł;*

2) na podstawie *półrocznego* (zamiast całorocznego) świadectwa przemysłowego *kategorji II handlowej* — przedsiębiorstwa wymienione w rozdz. XIV kat. druga i rozdz. XVI kat. druga (apteki i kinematografy), o ile wysokość ustalonych obrotów za 1933 r. nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty *45.000 zł;*

3) na podstawie świadectwa przemysłowego *kategorji III* (zamiast kat. II) *handlowej:*

a) przedsiębiorstwa, wymienione w rozdziale I, kategorja druga i rozdz. XII, kategorja II (handel towarowy i księgarnie), o ile wysokość obrotów ustalonych za 1933 r. nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty *45.000 zł;*

b) przedsiębiorstwa przewozowe utrzymujące najwyżej *dwa samochody ciężarowe;*

c) przedsiębiorstwa autobusów utrzymujące najwyżej *dwa autobusy;*

4) na podstawie *jednego świadectwa przemysłowego kategorji III handlowej* — przedsiębiorstwa wymienione w rozdz. XII (księgarnie) wraz z uboczną sprzedażą materjałów piśmiennych, o ile łączny obrót tych przedsiębiorstw za 1933 r. nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty *45.000 zł:*

5) na podstawie świadectwa przemysłowego *kategorji II* (zamiast kat. III) handlowej;

przedsiębiorstwa wymienione w rozdz. I (handel towarowy), VIII (sale bilardowe), XI (pensjonaty), XII (księgarnie), XIII (zakłady lecznicze), XVI (kinematografy), XVII (przedsiębiorstwa teatralne itp.), XIX (wrotniska i ślizgawki), oraz XXI (wydawnictwa utworów drukowanych) — o ile wysokość obrotów ustalonych za 1933 r. nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty 15.000 zł;

6) na podstawie *półrocznego* świadectwa przemysłowego *kategorji II handlowej* — przedsiębiorstwa, wymienione w p. 5, których wysokość obrotów ustalonych za 1933 r. nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty 4.000 zł;

7) na podstawie *półrocznego świadectwa przemysłowego kategorji II handlowej* (z ważności do 6-ciu miesięcy od ich wydania) — pensjonaty utrzymywane przez właścicieli gospodarstw rolnych w swoich gospodarstwach, poza obrębem gmin miejskich oraz miejscowości klimatycznych i leczniczych, o ile ilość wynajmowanych pokojów nie przekracza liczby dwunastu (12);

równocześnie zwalnia się pensjonaty te od obowiązku opłacania podatku przemysłowego od obrotu za 1935 rok:

8) bez obowiązku wykupywania oddzielnych świadectw przemysłowych na prowadzenie:

a) drobnej sprzedaży wyrobów tytoniowych w przedsiębiorstwach handlowych, o ile sprzedaż odbywa się w jednym i tym samym lokalu;

b) skupu butelek po wyrobach Państwowego Monopolu Spirytusowego przez zakłady detalicznej sprzedaży wyrobów spirytusowych;

c) ubocznej sprzedaży krajowych pism perjodycznych przez przedsiębiorstwa, wymienione w rozdziałach I, VII i XII taryfy (handlu towarowego, przedsiębiorstwa gastronomiczne i księgarnie); równocześnie zwalnia się te przedsiębiorstwa od obowiązku opłacania podatku przemysłowego od obrotu osiągniętego przez nie w 1935

roku ze sprzedaży krajowych pism perjodycznych.

B. zakłady gastronomiczne (Cz. II lit. A rozdz. VII taryfy stanowiącej załącznik do art. 23 ustawy):

1) na podstawie *półrocznego* (zamiast całorocznego) świadectwa przemysłowego *kategorji I handlowej*, o ile wysokość ustalonych obrotów za 1933 r. nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty *200.000 zł:*

2) na podstawie świadectwa przemysłowego *kategorji III* (zamiast kat. II) *handlowej:*

a) wymieniona w rozdz. VII kategorja druga. o ile wysokość obrotów ustalonych za 1933 r. nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty *25.000 zł:*

b) wymienione w rozdz. VII ze sprzedażą następujących trunków pochodzenia krajowego: piwa, miodu, moszczu i wina owocowego, a przedsiębiorstwa te zatrudniają od 4 do 10 osób. licząc w tem właściciela i członków jego rodziny w tych zakładach pracujących:

3) na podstawie świadectwa *kategorji II handlowej:*

a) wymienione w rozdz. VII kategorja druga. o ile wysokość obrotów ustalonych za 1933 r. nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty *3.600 zł:*

b) wymienione w rozdz. VII ze sprzedażą następujących trunków pochodzenia krajowego: piwa. miodu, moszczu i wina owocowego, o ile ilość zatrudnionych w tych przedsiębiorstwach pracowników nie przekracza 3-ch osób, licząc w tem właściciela i członków jego rodziny w tych zakładach pracujących.

C. hurtownie (ich filje itp. przedsiębiorstwa sprzedające wyroby monopolu tytoniowego, spirytusowego i solnego:

1) na podstawie świadectwa przemysłowego *kategorji II handlowej* — hurtownie wyrobów monopolu tytoniowego, spirytusowego i solnego, zarówno utrzymujące oddziały (filje). jak i nieutrzymujące oddziałów (filij);

2) na podstawie świadectwa przemysłowego *kategorji III handlowej* — oddziały (filje) hurtowni wyrobów monopolu tytoniowego, spirytusowego i solnego, uruchamianych przez hurtowników, działających na mocy umów z Dyrekcjami właściwych monopolów, o ile oddziały (filje) te będą uruchomione w obrębie rejonu, należącego w myśl umowy do hurtownika i prowadzone na koszt hurtownika we własnej jego administracji;

3) na podstawie świadectwa przemysłowego *kategorji IV handlowej* — przedsiębiorstwa z *wyłączną drobną sprzedażą* (tylko konsumentom) wyrobów monopolu tytoniowego, powstające w ciągu 1933 r. w gminach wiejskich, w których dotychczas nie było żadnego punktu sprzedaży tych wyrobów.

Do korzystania z wymienionej pod p. 3) ulgi nie stoi na przeszkodzie fakt prowadzenia przez przedsiębiorstwa handlu wyrobami monopolu tytoniowego jednocześnie ze sprzedażą tych wyrobów również drobnej sprzedaży artykułów niezbędnych do palenia (bibułek, gilz itp.), względnie ubocznej sprzedaży znaczków stemplowych i pocztowych. blankietów wekslowych, losów loterji państwowej, kart do gry oraz przyborów do palenia i zapalania.

Równocześnie zezwala się na prowadzenie przedsiębiorstw handlu towarowego, wprowadzających w ciągu 1933 r. sprzedaż wyrobów monopolu spirytusowego bez wyszynku wyłącznie konsumentom oraz — nowopowstających w ciągu 1933 r., które między innemi prowadzić będą również sprzedaż wyrobów monopolu spirytusowego bez wyszynku wyłącznie konsumentom — *na podstawie świadectwa przemysłowego kategorji III, względnie IV przedsiebiorstw handlowych,* o ile przedsiębiorstwa te odpowiadają warunkom określonym w części II lit. A. rozdz. I kategorja trzecia lub czwarta taryfy, stanowiącej załącznik do art. 23 ustawy, względnie w niniejszym okólniku, a jedynie fakt prowadzenia sprzedaży wyrobów monopolu spirytusowego bez wyszynku stanowiłby o zaliczeniu danego przedsiębiorstwa do kategorji drugiej przedsiębiorstw handlowych (rozdz. I. kat. druga, p. 2 lit. k taryfy).

D. przedsiębiorstwa przemysł. wymienione w cz. II lit. C rozdz. XVIII i XIX taryfy stanowiącej załącznik do art. 23 ustawy:

1) na podstawie świadectwa przemysłowego *kategorji VII przemysłowej.* o ile przedsiębiorstwo zatrudnia najwyżej:

a) przy fabrykacji ręcznej — 70 robotników:

b) przy stosowaniu silników mechanicznych — 10 robotników:

2) na podstawie świadectwa przemysłowego kategorji VI przemysłowej, o ile przedsiębiorstwo zatrudnia najwyżej:

a) przy fabrykacji ręcznej — 25 robotników,

b) przy stosowaniu silników mechanicznych 15 robotników;

3) na podstawie świadectwa przemysłowego *kategorji V przemysłowej,* o ile przedsiębiorstwo zatrudnia najwyżej:

a) przy fabrykacji ręcznej — 70 robotników;

b) przy stosowaniu silników mechanicznych — 35 robotników.

II. Na skutek indywidualnych podań płatników — upoważnia się Izby Skarbowe (Urząd Wojewódzki Śląski) do:

1) Udzielania ulg, o których mowa w Części I niniejszego okólnika, przedsiębiorstwom *nowopowstałym,* tj. uruchomionym w latach 1934 lub 1935, o ile obroty osiągane w 1934 r., względnie spodziewane w 1935 r., nie przekraczają norm przewidzianych w części I-szej:

2) Zwalniania od obowiązku nabywania świadectw przemysłowych, względnie zezwalania na nabywanie półrocznych (zamiast całorocznych) świadectw przemysłowych, przedsiębiorstwom handlu *rozwoźnego* (kategorja Va), oraz handlu *obnośnego* (kategorja V b).

Podania winny być wnoszone do właściwych Urzędów Skarbowych, decyzje zaś Izb Skarbowych (Urzędu Wojewódzkiego Śląskiego) winny być wydane i doręczone płatnikom *w terminie do dni 30-tu od dnia złożenia podania.*

III. Na skutek indywidualnych podań płatników, bądź też z urzędu — przy sposobności lustracji przedsiębiorstwa — upoważnia się Urzędy Skarbowe do:

zezwalania na prowadzenie przedsiębiorstw przemysłowych, zajęć rzemieślniczych i rękodzielniczych, dorożkarstwa i furmaństwa, wymienionych w Cz. II lit. C, rozdz. XIX taryfy, stanowiącej załącznik do art. 23 ustawy, *bez świadectwa przemysłowego,* o ile przedsiębiorstwo prowadzone jest przez samego właściciela.

UWAGI:

1) *Za obrót,* stanowiący podstawę do korzystania z ulg przy nabywaniu świadectwa przemysłowego, *uważa się:*

a) w przedsiębiorstwach, opłacających podatek przemysłowy od obrotu w formie *ryczałtu* (rozp. Ministra Skarbu z dnia 30 stycznia 1934 r. — Dz. Ust. R. P. Nr. 13, poz. 111) — *przeciętną kwotę rocznego obrotu przyjętą za podstawę wymiaru ryczałtu na rok 1934;*

b) w innych przedsiębiorstwach, o ile przedmiotem ich handlu są artykuły, podlegające podatkowi scalonemu — ogólny przychód brutto za *r. 1933,* osiągnięty ze sprzedaży artykułów, podlegających, jak również i niepodlegających podatkowi scalonemu: w przedsięb. prowadzących sprzedaż wyrobów państwowego monopolu tytoniowego i spirytusowego, jako obrót osiągnięty ze sprzedaży tych wyrobów przyjmuje się sumę, stanowiącą różnicę między ceną pobieraną przez państwowy monopol, a wyznaczoną przez ten monopol ceną sprzedażną.

2. W przedsiębiorstwach nowopowstałych (lata 1934 i 1935), jak również i poprzednio istniejących przedsiębiorstwach handlowych wysokość obrotu podlegającego podatkowi scalonemu w wypadku nieposiadania przez władze skarbowe odpowiedniego materjału, winna być ustalona bądź na podstawie ksiąg handlowych, o ile one są w przedsiębiorstwie prowadzone, bądź na podstawie oceny Urzędów Skarbowych, ewentualnie przy współudziale osób obznajmionych z faktycznemi stosunkami przedsiębiorstwa.

3) Celem uniknięcia nieporozumień, czy przedsiębiorstwo powstało w II półroczu 1935 roku, czy też prowadzone jest na podstawie półrocznego ulgowego świadectwa przemysłowego, na deklaracjach i świadectwach przemysłowych należy umieścić odpowiednią adnotację.

Równocześnie tracą moc obowiązującą okólniki, wydane dotychczas w sprawie nabywania ulgowych świadectw przemysłowych.

Wydawnictwa

KODEKS PODATKOWY

opracowany przez D-ra Juljusza Bassechesa i Mgra I. Korkisa. Skład Główny Księgarnia „Ewer" Lwów ul. Brajerowska 3.

Pod powyższym tytułem ukazała się praca zawierająca jednolite teksty wszystkich ustaw podatkowych (przemysłowego, dochodowego, od nieruchomości, od lokali, o nadzwyczajnym podatku od niektórych zajęć zawodowych i od energji elektrycznej) wraz z opracowanym obszernym materjałem zawierającym przy każdym przepisie odpowiednie orzecznictwo Sądu Najwyższego Najwyższego Trybunału Administracyjnego, usuwające wątpliwości administracyjne.

Cały ten materjał ustaw podatkowych materjalnych autorzy uzupełnili jeszcze przepisami formalnemi, umieszczając w Kodeksie Podatkowym obowiązującą od 1 października 1934 roku Ordynację Podatkową, oraz przepisy o egzekucji administracyjnej. Całość uzupełniają jeszcze przepisy o solidarnej odpowiedzialności, o daninach, o dodatkach do podatków, przepisy związkowe, jednem słowem Kodeks zawiera całokształt

przepisów prawnych w tej skomplikowanej dziedzinie obowiązujących.

Kodeks podatkowy jest wydawnictwem pożytecznem dla każdego, mającego styczność z życiem gospodarczem w pierwszym zaś rzędzie dla podatników, prawników i urzędników skarbowych.

Komunikaty

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU PRODUKTÓW MLECZARSKICH I JAJCZARSKICH.

Masło

W końcu miesiąca ubiegłego i na początku bieżącego sytuacja na rynkach zagranicznych pozostawała bez zmiany. Trudności finansowe wynikające z polsko-niemieckiego porozumienia gospodarczego, zmusiły eksporterów do wstrzymania dalszych wysyłek aż do wyjaśnienia sytuacji.

Rynek krajowy wykazywał sezonowe ożywienie przedświąteczne, spotęgowane dość znacznym spadkiem produkcji w okręgach województw centralnych i południowych. Dzięki tej sytuacji ceny stopniowo podwyższyły się do zł 2.65 za kg masła I gatunku w hurcie, z czego jednak wyłącznie korzysta masło niesolone. Cena masła solonego utrzymuje się na nieco niższym poziomie i notowane jest zł. 2,50 — 2,60 za kg. I gatunku.

Jajka

W dniu 3 bm. płacono za jaja świeże prześwietlane z Poznańskiego zł. 140 — 142 za skrzynię 24-kopową. Tendencja utrzymana.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

STAWKI CELNE DLA ŚLEDZI PODSOLONYCH.

W ostatnich czasach poza przywozem śledzi solonych w beczkach oraz śledzi świeżych zdarzały się wypadki przywozu śledzi podsolonych co było przyczyną trudności przy zastosowaniu odpowiedniej stawki celnej. Nie byłoby słusznem w tym wypadku stosowanie stawki dla śledzi normalnie solonych, z drugiej strony u władz celnych powstały wątpliwości czy można zastosowywać stawkę taką, jak do ryb świeżych.

Tak jedna z firm gdyńskich sprowadziła niedawno około 200.000 kg. śledzi świeżych z Anglji w stanie podsolonym w skrzyniach. Importowane śledzie były niesortowane, niewypatroszone i bez laki, wobec czego nie mogły uchodzić na rynku jako śledzie solone.

Podsolenie śledzi przed wysłaniem do Gdyni było spowodowane tem, że w ostatnim czasie połowy śledzi w Anglji znacznie się zmniejszyły. Spowodowało to zwyżkę cen na śledzie, szczególnie na śledzie świeże. Zwyżka ta dochodziła nieraz do 500% i była zależna od wielkości połowów. Przy tak dużych wahaniach cen, nie można było poczynić większych zakupów odrazu, lecz dokonywać je stopniowo w najdogodniejszych momentach czasu.

Dla skompletowania więc większego ładunku, zaszła konieczność podsalania śledzi świeżych, zakupionych w różnych odstępach czasu, a to w celu ochrony ich przed zepsuciem.

Ze względu na to, że nasza taryfa celna nie przewiduje dla tego rodzaju surowca podsolonego oddzielnej stawki celnej, zachodzi konieczność udzielenia zezwolenia na podszeregowanie tego towaru pod pozycję taryfy celnej 116 p. 3 uwaga: czyli zastosowanie opłaty w wysokości 2 złotych od 100 kg. Zaszeregowanie tych śledzi do pozycji 117 taryfy celnej, uniemożliwiłoby, wskutek znacznej różnicy cła, konkurencję z towarem, importowanym w stanie gotowym.

Tymczasem uruchomienie w porcie — gdyńskim nowego przemysłu solenia śledzi daje zatrudnienie polskim robotnikom przy patroszeniu, sortowaniu, zasalaniu i układaniu śledzi do beczek. Ponadto używa się soli krajowej i beczek do śledzi wyrobu polskiego. Oczywista, że tego rodzaju przeróbka surowca ma dodatni wpływ na bilans płatniczy i zasługuje na poparcie, chociażby na okres przejściowy — organizacyjny, który da możność zorjentowania się w wynikach nowej próby.

KRONIKA.

— **CENY NA ŚLEDZIE NA RYNKU GDYŃSKIM.** Tydzień przedświąteczny charakteryzowała mocna tendencja dla śledzi yarmuckich na rynku gdyńskim, który dostosowywał się do ogólnej tendencji mocnych cen na te śledzie, urzęd. już w Anglji wyczerpane. Rynek polski z trudnością się przystosowuje do tej zwyżki, która już przekroczyła wysokość zniżki celnej dla tych śledzi, przyznanej w bieżącym sezonie.

Zaznaczyć wypada, że szczególnie mocna jest tendencja w Gdańsku, mimo iż zapasy tam są większe. Dla interesujących się tym śledziem Gdynia jest korzystnem miejscem zakupu, gdyż mocna tendencja nie jest tu tak mocno zaakcentowana ze względu na mniejszy zapas i mniejszy ruch w branży śledzi Yarmouth. Trudniej tu o skompletowanie całowagonowego ładunku, zawsze więc można w Gdyni uzyskać cenę korzystniejszą.

Ponownie wystąpiła „Polonja" z partjami solonych śledzi w Gdyni. Tym razem są to śledzie przywiezione na statku „Rimfrost" jako solone w skrzyniach i zostały dosalane i przepakowane do beczek w Gdyni. Mają one poprzednie znakowanie i prócz tego „TB", pośledniejsze.

Śledzie holenderskie marek HH, LL i MM są jedyne, które zniżkowały. Jest to dostosowanie się do siły nabywczej rynku i niema ono nic wspólnego z tendencją ogólną na rynku śledziowym. Śledzie te zaprowadzają się na naszym rynku: przybywa ich teraz więcej. Dla ułatwienia zaprowadzania tych gatunków importerzy obniżyli ceny.

W porcie rybackim w Gdyni notowano 22 grudnia następujące ceny za clone śledzie solone loco wag. port rybacki, netto kasa dwa procent skonta, za jedną całą beczkę, w złotych:

ŚLEDZIE OKRESU YARMOUTH:

1. **Polskie połowy „Mewy".** Small matties I trade (Marka FF) 75, takież ordinary (F) 73, matties I trade (FF) 75, takież ordinary 73, matties milkers (mleczaki) (F) 90, matfulls I trade (FF) 77, takież ordinary (F) 75, matfulls milkers (FF) 92, fulls (FF) 74, spents 65.

2. **Solone w Gdyni „Polonia".** Small matties ordinary 72, matties ordinary 72, matfulls ordinary 75, TB (towbowe) 62.

3. **Importowane angielskie „Yarmouth":** Small matties I trade 79, takież ordinary 73, matties I trade 79, takież ordinary 75, matfulls I trade 85, takież ordinary 76.

4. **Importowane holenderskie:** Small matties ordinary (HH) 65, matties ordinary (LL) 67, matfulls ordinary (MM) 72.

5. **Bloomfield'sa „Trójka",** to znaczy albo IBK, albo J. Slater, albo Wm. Low. — za small matties 82, matties 82.

(SS) SZKOCKIE ŚLEDZIE:

Pozostały tylko angielskiego solenia importowane: Matjes — wysprzedane, small matties 70, matties I trade 73, matfulls 72. Cena za dwie półbeczki o pięć złotych wyższa.

ISLANDZKIE ŚLEDZIE:

Oryginalne islandzkie matjasy (matjes) 73 za całą beczkę, 79 za dwie połówki.

Norweskie śledzie: Tak zwane islandzkie 63. Sloe lub Vaar 5 do 600 sztukowe od 31 do 33, śledzie cięte (Schneideheringe) 30/40, 40/50, 50/60 na kg po 66 z połowów 1933, 76 z września 1934 i 83 z listopada 1934 roku.

— **SZPROTÓW WCIĄŻ MAŁO.** W połowie grudnia wędzarnie miały już wystarczającą ilość surowca i ceny spadły już z 11 na 7,70 zł za 30 kg świeżych szprotów, jednakże przed świętami sytuacja się zmieniła. Szprotów znów jest mało: wprawdzie nastąpiły mrozy, lecz stale południowo-wschodnie wiatry nie sprzyjają gromadzeniu się ryb ani na płytkich miejscach przy brzegach, ani na większych głębokościach, odprowadzając jednocześnie ryby od naszych brzegów.

— **KTO MA PIERWSZEŃSTWO I JAK BĘDZIE DALEJ.** W połowie grudnia zaszedł ciekawy wypadek zakupienia całego połowu szprotów z 15-go bm. przez wędzarnie w głębi kraju położone, podczas gdy wędzarnie gdyńskiego obwodu musiały się zadowolić surowcem z łowu 14 grudnia i to z połowów półwyspu. Wędzarnie na wybrzeżu widzą się obecnie zmuszone zamawiać zgóry cały połów, zapewniając sobie pierwszeństwo. Istotnie wędzarnie wybrzeża pracują dla całego kraju i dbać muszą o pierwszorzędny surowiec, cierpiąc na bezrobocie w razie braku surowca. Jak się zdaje, wędzarnie w głębi kraju znajdujące się, pracować mogą racjonalnie surowcem morskim dopiero w okresie mrozów. Rzeczą wędzarń wybrzeża pozostaje zapewnienie sobie surowca w okresie cieplym i małych połowów, przy utrzymaniu zasady wolnej konkurencji.

— **WOLNE MIASTO GDAŃSK WYWOZI SZPROTY DO POLSKI I DO NIEMIEC.** Do Polski wywozi się z Gdańska duże ilości wyłącznie wędzonych szprotów. W listopadzie rb. wywieziono 96.000 kg wędzonych szprotów, w grudniu, w tygodniu rekordowych połowów, — około 90.000 kg. Przez dostawy do Polski wędzonych szprotów robocizna pozostaje u Gdańszczan „w kraju", co ma dodatnie znaczenie dla gospodarki W. M. Gdańska. Szproty z Gdańska do Niemiec są wywożone wyłącznie świeże.

— **POMYŚLNE POŁOWY DORSZY.** W połowie grudnia w związku ze znacznem zapotrzebowaniem przedświątecznem na dorsze odbywały się intensywniejsze połowy naszych rybaków na dorsze pod Bornholmem. 15-go grudnia przywiózł jeden z kutrów rekordową ilość 12.500 kg dorszy — rezultat dwudniowych połowów. Dorsze przywieziono również na kilku kutrach duńskich w ilości ok. 20.000 kg. Płacono za dorsze duńskie po 10 zł cła od 100 kilo netto wagi.

Zapotrzebowanie na dorsze w całym kraju stale wzrasta. Dorsz jest sprzedawany w stanie świeżym, mrożony. Do wędzarń odchodzą małe ilości, mimo iż dorsz wędzony mógłby być lepiej zaprowadzony, odpowiadając w smaku sławnym norweskim kipersom (śledzie wędzone, w puszkach).

— **JEDENASTY KUTER STOCZNI RYBACKIEJ W GDYNI.** 14-go bm. spuszczony został na wodę ze stoczni rybackiej Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni kuter rybacki zbudowany dla rybaka Lipskiego w Helu. Kuter jest zaopatrzony w motor również krajowej produkcji. Stocznia Rybacka wykonała już ogółem 11 kutrów, w tem 7 w roku bieżącym, w ubiegłym roku jeden kuter, a w r. 1932 trzy kutry. Stocznia przeprowadza również naprawy kutrów i ułatwia rybakom drobne naprawy ich i podwodne malowanie lub smołowanie przez wyciąganie na ślipie.

Program rozbudowy floty rybackiej przewiduje budowę dalszych sześciu kutrów.

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors

Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Capella	1. 1.	4. 1.	8. 1.	11. 1.
Śląsk	8. 1.	11. 1.	15. 1.	19. 1.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Gdynia — Wasa — (Północna Finlandja)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Annelise — z Gdyni 5/6. 1.

s/s Nordland — z Gdyni 5/6. 1.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 6/7. 1. 35

s/s Magnus — Gdyni 20/21. 1.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe. Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Minos	31. 12.	2. 1. 35.
Niobe	7. 1.	9. 1.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 2/3. 1.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 9. 1.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 14. 1.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 2. 1. 35.

s/s Fior d'Arancio — z Gdyni 16. 1.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 31. 12.

s/s Egon — z Gdyni 15. 1.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 1/2. 1. 35

ż/m Erna — z Gdyni 15/16. 1.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 14. 1.

Do Aohus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 9. 1. — z Gdańska — 23. 1.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 14. 1.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe. Sp. z o. o.

s/s Minos — z Gdańska 5. 1. 35.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Tatti	1. 1.	3. 1.
Hinrich	8. 1.	10. 1.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 12. 1.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)

(Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 11. 1. — z Gdańska 10. 1.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów

(West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Jaederen — z Gdyni 8. 1. 33. — z Gdańska 6. 1. 33.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 1. 1. — z Gdańska 4. 1.

s/s Cieszyn — z Gdyni 6. 1. — z Gdańska 10. 1.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. —

Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen", odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.

Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Andromeda	7. 1.	9. 1.
Condor	10. 1.	12. 1.
Rhea	14. 1.	17. 1.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.

Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Irisen	1. 1.	4. 1.	9. 1.
Cieszyn	8. 1.	10. 1.	15. 1.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 1. 1. — z Gdańska 3. 1.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Poseidon — z Gdyni 1/2. 1. s/s Ariadne — z Gdyni 8/9. 1.
s/s Irene — z Gdyni 15/16. 1.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 1. 1. — z Gdyni 3. 1.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 8. 1. — z Gdyni 10. 1.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 1. 1. — z Gdyni 3. 1.
s/s Lublin — z Gdańska 8. 1. — z Gdyni 10. 1.

Do Leith — Grangemouth

s/s Haarlem — z Gdyni 4/5. 1. s/s Oder — z Gdyni 11/12. 1.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjold — z Gdyni 6/7. 1. 35 s/s Magnus — z Gdyni 20/21. 1.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tanger — z Gdyni 17. 1. 35. s/s August Schultze — z Gdyni 15. 2.

Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tanger — z Gdyni 17. 1. 35. s/s August Schultze — z Gdyni 15. 2.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości. Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ebro — z Gdyni 19/20. 1. 35.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 2. 1. 35. s/s Fior d'Arancio — z Gdyni 19. 12.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Hemland — z Gdyni 3. 1. m/s Erland — z Gdyni 8. 1.

m/s Roland — z Gdyni 17. 1.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Carplaca — z Gdyni 9. 1.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 7. 1. 33

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s San Francisco — z Gdyni 16. 1.

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Heracles — z Gdyni 8. 1. 33.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe - Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Bath — z Gdyni 19. 1. 33.

Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Madras Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Delhi — z Gdyni 2. 1.

s/s Rinda — z Gdyni 23. 1. 33.

s/s Japan — z Gdyni 14. 2. 33.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

s/s Euryades — z Gdyni 14. 1. 33

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Temeraise — z Gdyni 31. 12.

REKLAMA

W Biuletynie Informacyjnym Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni

NIE ZAWODZI !—

Płaszcze — ubrania oraz wszelkie artykuły męskie

poleca w wielkim wyborze

K. TURZYŃSKI, Gdynia — ul. Świętojańska 9

TELEFON 1593

Kapelusze „Goepperta“ i „Hückla“

KONFEKCJĘ DAMSKĄ – MĘSKĄ – GALANTERJĘ – — WEŁNY – JEDWABIE – PŁÓTNA I. T. D. – —

KUPISZ NAJLEPIEJ TYLKO W FIRMIE

WOJCIECH MIKOŁAJCZYK

GDYNIA, ul. Świętojańska

ADAM TOMASZEWSKI

NOWOCZESNA ORGANIZACJA URZĄDZEŃ BIUROWYCH

G D Y N I A

ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA

(W domu gdzie Izba Przemysłowo - Handlowa)

KONTA BANKOWE: KOMUN. KASA OSZCZĘDNOŚCI GDYNIA — — — — P. K. O. POZNAŃ NR. 212.758

TELEFON NR. 1055

Hurtowy i detaliczny skład papieru, materjałów piśmiennych i artykułów biurowych.

Księgowość przebitkowa.

Powiększywszy zakres działania, zaopatrzyłem skład swój w duży wybór towaru.

Dostawy do urzędów i biur po niskich cenach.

Korzystne źródło zakupu dla odsprzedawców.

TOW. PRZEMYSŁU RYBNEGO

BLOOMFIELD'S SP. AKC.

IMPORT ŚLEDZI SOLONYCH

GDYNIA

PORT RYBACKI

Telefon: 2005 — Biura w Hali Rybnej

Telefon: 1250 — Magazyn Śledziowy

Gdynia

Port Rybacki

Morski Instytut Rybacki

HALA I CHŁODNIA RYBNA

Fabryka lodu

Składy tranzytowe w komorach chłodniczych.

Specjalny magazyn tranzytowy o pojemn. 10.000 beczek śledzi.

Rachunek czekowy: Nr. 1222 w Banku Gospodarstwa Krajowego w Gdyni

Telefon 1778

Matjasy Islandskie

TOW. HANDLOWE

POLISLAND

W GDYNI

PORT RYBACKI

Tel. 1739 i 2039 adr. telegraf. „Polisland"

Konserwy rybne

Marynaty — Ryby wędzone i świeże — Śledzie solone — mrożone i świeże poleca:

„OCEAN" Gdynia — Port Rybacki Telef. 20-38

J. BANKIER

Import i eksport śledzi

Biura i składy w Hali i Chłodni Rybnej — Gdynia — Port Rybacki

Telefony: **11-96 i 11-97**

Banki: Bank Gospodarstwa Krajowego Gdynia. P. K. O. konto nr. 144.199. — Adres telegr.: MATJES

BIURO I SKŁAD W WARSZAWIE, ul. Grzybowska 3

Telefony: 236-59 i 268-54.

GDYŃSKI IMPORT ŚLEDZI

SP. Z O. P.

(GDYNIA HERRING IMPORT LTD.)

Import śledzi solonych z Norwegji — Islandji — Anglji

Biura w Hali i Chłodni Rybnej — boks Nr. 3 — Telefon **21-84**

Własne magazyny śledziowe w porcie rybackim w Gdyni

Wynajęte pomieszczenia w komorach chłodniczych CHŁODNI RYBNEJ

Towarzystwo Okrętowe Dalekomorskich połowów

„MEWA"

SPÓŁKA AKCYJNA

Centrala: GDYNIA

Molo Rybackie

Biura: Hala i Chłodnia Rybna
Telefon 11-76
Adres telegraf. „Mewaryb"
WŁASNY MAGAZYN ŚLEDZIOWY

Oddziały: **Warszawa,** ul. Próżna 14, m. 1
Telefon 24412. Adr. tel. „Mewaryb"

Scheveningen (Holandja)

Banki: Bank Gospodarstwa Krajowego, oddział w Gdyni
P. K. O. Warszawa Nr. 152615

Polskie śledzie solone
z własnych połowów na Morzu Półn.
Własna flotylla rybacka

WĘDZARNIA RYB MORSKICH

„POLSKA RYBA"

J. KONKEL, Gdynia

PORT RYBACKI - ul. św. Piotra

POLECA

wszelkie ryby wędzone pierwszej jakości, moskaliki, rolmopse w zaprawie octowo - korzennej i śledziki solone wszelkiego rodzaju.

KOMUNALNA KASA OSZCZĘDNOŚCI

MIASTA GDYNI

Gdynia

ul. Świętojańska — telefon 2951

„Bank Dewizowy"

Adres telegraficzny: „K A S O B A N K"

Instytucja Bankowa prawa publicznego o pupilarnej pewności — Załatwia wszelkie czynności w zakres bankowości wchodzące

Kasa po południu otwarta od godziny 18³⁰ do godz. 19³⁰ wyłącznie dla wpłat

Kantor Wymiany na Dworcu czynny od godziny 8-ej do 22-ej

Kantor wymiany przy ul. Portowej vis a vis Hotelu pod Starym Dębem czynny od godziny 9-tej do 20-tej telefon nr. 1274

Zakłady Graficzne Bolesława Szczuki Wąbrzeźno-Pomorze